

[Arne Larsen.]

indforstået med, at visse dele af lovforslaget fremmes og gennemføres. Vi har ikke villet stille ændringsforslag, da det forudsætter en stor teknisk viden og assistance, og den er os ikke tildelt, men vi har visse principielle indvendinger, som jeg her vil gøre rede for.

Vi er helt på det rene med, at der må og skal ske noget i og ved København, og at man må nå frem til en tilfredsstillende trafikafvikling. Den individuelle trafik har taget et sådant omfang og vil fortsat blive større og større, at der må forelægges og gennemføres endog meget store vejprojekter for at nå frem til tilfredsstillende løsninger. Derfor er vi indforstået med udbygningen af et motorvejsystem i og ved København, således Lyngbyvejens udbygning til motorvej og det kommende motorvejsanlæg til Farum, men det, vi ikke er enige i, er, at disse motorveje også skal udbygges som motorveje og motorgader inden for selve byområdet. Vi mener ikke, dette er hensigtsmæssigt, selv om vi erkender, at der også inden for byområdet må gøres meget for at skabe den bedst mulige trafikafvikling.

I og med disse motorvejes anlæg muliggør man en endnu stærkere trafik og en endnu større indpumpning af individuel trafik, som på den ene eller den anden måde skal afvikles inden for byområdet. I og med dette skal man også sørge for ganske store, ja, gigantiske parkeringsanlæg i byens centrum, meget store gadeudvidelser, nedrivning af boliger og meget andet. Vi frygter, at det vil betyde en direkte ødelæggelse af de indre bykvarterer. Tænk alene på de udfletningsanlæg, som det vil være nødvendigt at anlægge, f. eks. ved Fredensbro, Gyldenløvesgade og Halmtorvet. Det vil komme til at koste uhyre summer og som sagt efter vor opfattelse ødelægge byens fysiognomi, og vi er ikke tilhængere heraf.

Det ærede medlem hr. Horn omtalte de betænkeligheder, som vi fra mit partis side har udtalt i betænkningen, men han kom til den konklusion, at trods de betænkeligheder, vi nærer, er der ingen vej udenom, man må og skal løse problemerne på den skitserede måde. Her henviste det ærede medlem hr. Horn til udviklingen i andre europæiske storbyer, i amerikanske stor-

byer o. s. v. Hertil må jeg sige, at jeg tror i høj grad, at sporene skræmmer.

Det er rigtigt, at man andre steder i verden har gjort netop det, som vi er i færd med at gøre, men man er også kommet til den erkendelse, at det var en helt forkert udvikling, man havde lagt ryg til. Man var nødsaget til at nedrive og nedrive i de indre bykerner for at gøre plads til flere og flere parkerede biler og ødelagde til sidst herved byens fysiognomi. Det har f. eks. været tilfældet i Los Angeles, som man delvis ødelagde på den måde, og bag efter fortrød man altså bitterlig, at man havde været med til en sådan udvikling. Derfor har vi de allerstørste betænkeligheder og mener, at man bør kunne klare disse problemer på en anden måde.

Jeg vil her henvise til trafikøkonomisk udvalgs betænkning af oktober 1962 om de store trafikinvesteringer, hvori man netop peger på, at der må skabes en løsning af trafikafviklingen ved en kombineret af kollektive og individuelle trafikmidler, at man må stille imod at afbryde den nuværende udvikling bort fra kollektiv trafik og søge at sikre, at de kollektive trafikkanaler bliver i stand til at varetage mindst halvdelen af trafikken gennem Søringen til og fra city i maksimumstiden. Motivet for denne målsætning er dels økonomisk, dels byplanmæssigt, idet den individuelle biltrafik, hvis den udgør en meget stor andel af trafikken, vil volde umådelige trafikale og byplanmæssige problemer, og konsekvenserne for cityudviklingen og for befolkningen vil være uacceptable, understreger man i denne betænkning. Dette vil jeg også kraftigt understrege, for os forekommer det, at lovforslaget nu for en dels vedkommende er uacceptabelt af de ovenfor nævnte grunde.

Parkeringsspørgsmålet, som både er behandlet i betænkningen, og som også andre ærede ordførere har været inde på, vil koste rundt regnet 360 mill. kr. at løse tilfredsstillende. Man har selvfølgelig i henhold til vejtilskudsloven mulighed for at få 45 pct. i tilskud til løsning af disse opgaver, men disse midler stilles kun til rådighed for kommuner; private kan ikke få sådanne. Men man peger på, at for at få løst dette problem er det nødvendigt, at man animerer det private initiativ til at foretage sig et eller andet i denne forbindelse. Hvad man