

[Arne Larsen.]

skal foretage sig, og hvordan det skal løses, er ganske uafklaret, og vi ved ikke, i hvilken udstrækning det private initiativ i det hele taget vil deltage i løsningen af parkeringsproblemerne i København.

Vi peger i betænkningen på, at man egentlig burde gøre det mest rationelle, nemlig slutte motorvejenes indføring til byområdet af med gigantiske offentlige parkeringsanlæg og dernæst sørge for en kollektiv trafikafvikling fra disse områder ind i cityområdet.

Vi er også betænkelige ved de planer, der foreligger om Søringens udbygning som motorgade. Vi tror nemlig ikke, at det er en motorgade, man har brug for i dette område. Det, man har brug for, er en fordelingsgade. Det er ikke en gade til gennemgående trafik, som motorgader og motorveje i almindelighed er, men en fordelingsgade, hvorfra man kan glide ind til den indre by eller til andre områder af byen. Jeg tror, det kan løses på en tilfredsstillende måde.

Jeg vil også pege på en anden ting, og det er, at hvis man skal løse dette problem tilfredsstillende, så må man måske også have fordelingsgader eller ringsystemer længere ude i byperiferien, og her vil jeg gerne pege på et område, som har været fremhævet tidligere, nemlig den såkaldte godsbanering. Man har et område i en ring i København, den såkaldte godsbane, som af statsbanerne udnyttes til godsbanetransporter. Jeg tror, at dette område vil kunne udnyttes på en tilfredsstillende måde både vejsmæssigt, industrikvartermæssigt og aflastningsmæssigt, hvis vi langs godsbaneringen kan få et aflastningssystem, således at ikke alt skal proppes ind i cityområdet.

Man kan i det hele taget med hensyn til problemet om Københavns citys udvikling — der er nu planer om en city-vest udvikling — spørge, om det i det hele taget er hensigtsmæssigt at foretage en videreudvikling af cityområderne i København. Bør man ikke placere cityområder helt andre steder, og bør man egentlig ikke tage egnsplanssekretariatets betænkning til efterretning og prøve på at udvikle nye bycentre i Køge Bugt-området og i den såkaldte Roskildefinger? Jeg tror, det er ting, vi meget alvorligt må overveje.

I Københavns kommune har man fremsat udmærkede planer for en løsning af boligproblemet, f. eks. den såkaldte Urbanplan, som bl. a. forudsætter en byudvikling på Amager Fælled, hvor der skal bygges 16.000-20.000 boliger. Det er et prisværdigt initiativ, der her bliver taget, men derved skaber man yderligere trafikproblemer mellem København og Amager. Hvis man derfor planlægger eller skal planlægge et stort boligområde, er det nødvendigt, at man samtidig planlægger en fornuftig trafikafvikling fra disse områder og ind til byen.

Jeg er glad for, at betænkningen understreger det nødvendige i, at der også omkring S-banestationer og kommende tunnelbanestationer o. s. v. anlægges store offentlige parkeringsanlæg, og jeg er ligeledes glad for, at man i betænkningen understreger nødvendigheden af, at vi snarest muligt får bygget tunnelbanerne i København.

Disse bemærkninger har ikke alle været lige positive over for det foreliggende lovforslag. Vi erkender selvfølgelig, at der er meget store trafikproblemer, som skal løses i København, men vi er ikke helt sikre på, at den måde, som her er foreslået, er den rigtige, hvorfor vi vil undlade at stemme ved lovforslagets tredje behandling.

Med disse bemærkninger giver vi som sagt tilslutning til forslag til lov om udbygning af motorvejen vest om København og en meget betinget tilslutning til forslag til lov om visse hovedlandevejsanlæg i og ved København.

**Rimstad:** På mit partis vegne skal jeg udtale, at vi kan støtte udvalgsflertallets indstilling om uændret vedtagelse af trafikministerens to lovforslag. Jeg vil dog gerne gøre nogle bemærkninger til udvalgets betænkning, som jeg i øvrigt finder er både fyldestgørende og så tilpas omfattende, at også andre end udvalgsmedlemmerne har en mulighed for at sætte sig ind i problemerne.

Medens jeg er enig i, at ministerens svar på henvendelsen fra Avedøre Holmes industrikvarter indeholder velbegrundede overvejelser med henblik på at fortsætte et arbejde med ministerens forslag uden at underkaste det ændringer, mener jeg, at man ifølge et svar i betænkningens bilag