

[Enggaard.]

Linjeføringen i området, er spørgsmålet om, hvilke gener man kan påføre eksisterende og kommende bebyggelse; også det er enkeltheder, som vi kan drøfte nærmere i udvalget og søge at nå til en nærmere erkendelse af.

Jeg vil dernæst gerne gøre en bemærkning om de konsekvenser af disse linjeføringer, som knytter sig til spørgsmålet om udnyttelsen af arealerne på Vestamager og i Kalvebodområdet. Jeg tror, disse ting må med i afvejningen af spørgsmålet om linjeføringerne, fordi spørgsmålet om at udnytte disse arealer, tidspunkterne, hvor disse arealer kan udnyttes, f. eks. til en udvidelse af Københavns universitet, placeret i dette område, hænger meget nøje sammen også med disse trafikplaner.

Jeg har på samme måde som ministeren for offentlige arbejder lagt mærke til, at teksten i dette forslag knytter sig til lovens § 3, hvori der også er givet bemyndigelse til projektering af den såkaldte Søgadering. Jeg vil gerne understrege, at efter min opfattelse kan det ikke være meningen, at man med forslaget her også skal tage stilling til dette aktuelle problem. Fra venstres side vil vi i hvert fald meget gerne forbeholde os at se den undersøgelse, som ministeren har bebudet skulle være færdig i nær fremtid, og på det grundlag træffe en nærmere afgørelse vedrørende spørgsmålet om, hvor denne gennemfartsvej gennem hovedstaden rettelig bør placeres.

Jeg skal gerne til slut understrege, at jeg mener, at forslaget fortjener en nærmere drøftelse, og at det bør ske i det stående trafikudvalg.

**Bilgrav-Nielsen:** Jeg mener også som de øvrige ordførere, at der, siden linjeføringen gennem Engstrand Allé blev fastlagt i 1964, er sket en udvikling, som gør det naturligt og måske oven i købet påkrævet, at vi tager linjeføringen op til ny overvejelse. Der er jo, som det også er nævnt i forslagsstillernes bemærkninger til forslaget, særlig

to problemer, der aktualiserer sagen, for det første, at der er sket en meget kraftig bebyggelsesudvikling omkring den planlagte vejstrækning, og for det andet, at stigningen i trafikallet har været større, end man dengang kunne forudse.

Hvad det første problem, bebyggelsesproblemet, angår, er det vel nok et generelt problem, vi må siges at stå over for. Vi har f. eks. et problem, der ligner det ved Hareskovvej, hvor højhusene i Borups Allé er skudt op. De vil jo ganske givet blive udsat for en meget betydelig støj, når Hareskovvejen er åbnet. Men problemet er altså generelt derved, at vi ikke helt har været i stand til at forhindre en sådan udvikling. Vi har nu i den forrige folketingssamling fået vedtaget en række planlægningslove, bl. a. en ny zonelov og en ny naturfredningslov. I zoneloven gives der udtryk for, at et inderzoneområde er et område, hvor bebyggelse kan foregå ugenert. Det vil altså sige, at hvis der gennem et sådant område går en støjende motorvej, er det ikke et ugenert område, i hvert fald ikke i vejens umiddelbare nærhed. Naturfredningsloven præciserer det mere nøjagtigt og siger, at der ikke må bebygges i en afstand af 150 m fra en motorvejs baglinjer. Jeg er klar over, at det kan være vanskeligt at overholde en sådan bestemmelse i et byområde, men når spørgsmålet drejer sig om at hindre, at bebyggelse sniger sig ind på en planlagt vej, burde det ikke være noget problem. Jeg mener, at disse regler her burde håndhæves meget bestemt. Jeg tror, at både trafikministeren og kulturministeren ville handle helt i overensstemmelse med ånden i vore nye planlægningslove, hvis disse lovregler blev håndhævet.

Den linjeføring, som forslagsstillerne nu foreslår til afløsning af linjen gennem Engstrand Allé, nemlig linjen over Avedøre Holme og Kalveboderne, synes på mange måder at være et acceptabelt alternativ. Dels berører denne linje ikke bebyggede områder, dels kan den blive et naturligt led i en senere påkrævet vejføring til Amager.