

[Bilgrav-Nielsen.]

Tilslutningen, som den er vist i bilagene, til godsbaneringen og til Sjællandsbroen, synes at være naturlig og fornuftig, men det problem, som næsten altid dukker op, når vi anlægger disse veje ind mod centrum, nemlig hvordan vi klarer problemet i centrum, synes ikke at være helt klart afstukket i forslaget, og det har måske heller ikke været hensigten at gøre det i dette forslag. Jeg synes, der er grund til at sige, at en endelig stillingtagen til denne vejføring må ske samtidig og i overensstemmelse med stillingtagen til de øvrige overordnede vejes placering, dels på Amager, dels i den indre by. Det er givet, at en afgørelse presser sig meget stærkt på. Vi bliver nødt til i en overskuelig fremtid at få truffet beslutning om, om det er Søringen, vi skal anlægge, om det er Forumlinjen, eller om det er en fortsættelse af Ågadelinjen, man ønsker gennem det inderste Vesterbro over havnen til Vestamager.

Det er altså i sig selv et alvorligt problem, som knytter sig til Københavns indre problemer, men der er andre ting, som knytter sig til linjeføringen, andre problemer, og man bliver klar over, hvad det er for problemer, og af hvilken karat de er, ved at kigge lidt i den rapport, der for nylig er kommet fra det udvalg, der beskæftigede sig med Københavns universitets eventuelle fremtidige placering i Vestamager-Kalvebod området, det, som man kalder for Kalvebodkilen. Heri gør man udtrykkelig opmærksom på, at selv med den bestående, altså den nuværende, bebyggelse på Amager vil det i det kommende tiår blive nødvendigt at supplere de allerede eksisterende 3 forbindelser over havnen med endnu 2. Det er altså med den bestående bebyggelse, alene som følge af den udvikling, der finder sted i trafikken. Så er man klar over, at hvis der derudover sker en yderligere bebyggelse på Amager, vil der følge endnu flere opgaver med i form af forbindelser over havnen.

Jeg nævner dette, fordi jeg synes, det må med ind i det billede, som efterhånden aftegner sig, og som i særlig grad kommer frem ved dette lovforslag, der jo byder på en strækning til betjening også af Amagerområdet. Jeg er ikke så sikker på, at der er særlig megen visdom i at bebygge Vestama-

ger. Der foreligger jo en lang række planer. Der foreligger planer om de såkaldte Urbanbyer, planer om et tradecenter, og der kan komme planer om universitet. Hver enkelt af disse ting vil i sig selv kræve store investeringer i trafikkanlæg, alle disse ting tilsammen vil naturligvis kræve endnu større anlæg, og jeg synes, det burde være et ufravigeligt krav, vi her fra folketinget må stille til dem, der kommer med disse planer, at de samtidig gør opmærksom på, hvad det betyder af trafikinvesteringer.

Nu ved jeg meget vel, at motorvejsanlæg betales 100 pct. af staten, men spørgsmålet rejser sig, synes jeg, om motorvejsanlæg, der decideret er til gavn for et byområde, helt og holdent skal betales af staten. Jeg er ikke et øjeblik i tvivl om, at Københavns kommunes indstilling til Vestamagers bebyggelse ville være en ganske anden, hvis man også skulle betale de trafikale følger. Jeg mener, det er en ting, vi meget nøje må overveje, når vi diskuterer vejplanlægningen i dette område.

Jeg kan altså stort set give tilslutning til den argumentation, man fører fra forslagsstillernes side for det fremlagte lovforslag. Der er dog et par enkelte argumenter, jeg ikke kan give umiddelbar tilslutning til. Jeg mener ikke, at folketinget har truffet beslutning om, at storlufthavnen skal ligge på Saltholm. Jeg tror nok, at den sag skal diskuteres endnu en gang, at vi må affinde os med, at der skal en anlægslov til, inden en sådan beslutning er endelig; men jeg kan godt sige, at jeg mener ikke, at dette problem sådan set er særlig afgørende, for vejanlægget er nødvendigt uanset storlufthavnen.

Til slut vil jeg blot nævne, at der i den rapport, jeg har omtalt, om universitetsplaceringen eventuelt på Kalvebodkilen, gøres opmærksom på, at netop dette område på Vestamager er det eneste område, der inden for en rimelig afstand fra Københavnsområdet kan betyde, at der stilles et rekreativt område til befolkningens rådighed. Man gør op i denne rapport, at der på Amager, i City, på Vesterbro, i Valby og Hvidovre tilsammen bor ca. 400.000 mennesker. Hvis man sammenholder det med, hvilke krav man normalt stiller til et rekreativt område, svarer det til, at der skal være et rekreativt område på 4.000 ha. Området på