

[Knud Damgaard.]

Hvis man skulle finde på at henvise til, at der ved behandlingen af lovforslaget i 1964 her i folketinget snarere var en tendens til opskrivning end til nedskrivning af projektet fra statens side, må vi vist erkende, at man ikke ganske har uret i det. Det blev understreget af den daværende minister, og det blev bakket op fra næsten alle sider her i salen. Lad mig derpå understrege, at regeringens lovforslag ikke antaster det trafikalt betemmelige i linjeføringen, men alene den økonomiske byrdefordeling, som nu indrettes efter den nugældende lov.

Da Søringsprojektet var til behandling her i tinget for 9 år siden, var nogle af de argumenter, der blev anvendt, knyttet til lufthavnsproblematikken på Amager. Lovforslaget om udflytning af lufthavnen til Saltholm har i så fald vel øget aktualiteten siden da, og det er nu i Københavns kommunes egen hånd at træffe beslutning om Søringsprojektets videre skæbne.

Nogle nye forhold synes dog at trænge sig på i debatten. I en rapport fra Foreningen af Byplanlæggere opereres således med nogle tal, som skulle bevise en stærk nedgang i det, der kaldes spidstimetrafikken, i forhold til de prognoser, som man opererede med i Lyngbyvejsrapporten fra 1959. Nu er prognoser jo én ting og realiteterne noget andet, og når det gælder de yderligere fald i trafikallet, som denne rapport søger at fastslå, må udviklingen nødvendigvis blive påvirket af en beslutning om lufthavnsudflytning til Saltholm samt af de gennemkørselsmuligheder, der i øvrigt vil blive etableret til Amager.

Nogen absolut sikkerhed for tallene vil man dog naturligvis aldrig kunne få. Byplanlæggernes anførelse af, at Egnplanrådet skulle have udtrykt forvisning om, at citybeskæftigelsen, som er et andet og væsentligt fundament for projektet, yderligere vil falde i de kommende år, rimer dog ikke helt med Egnplanrådets redegørelse om regionplanlægning, hvor man på side 15 omtaler nogle principper, og jeg synes egentlig ganske væsentlige principper, som, hvis de holder, må kunne sikre en fortsat stærk citybeskæftigelse. På side 15 siges der nemlig:

„København har foruden en rolle udadtil som international storby en rolle som

rigets hovedstad og landet største by. Hovedstadsfunktionerne er bl. a. at være centrum for folketing, regering, centraladministration, retsvæsen, finanslivet, handelens og hovedorganisationernes ledelse. De store erhvervsorganisationer — herunder landbrugsorganisationerne, Provins-handelskammeret og Kommunernes Landforening — har næsten alle fundet det hensigtsmæssigt at placere hovedkontorer i København. Ligeledes er forskning, produktudvikling, formidling af ideer og information en karakteristisk storbyfunktion“.

Jeg spørger mig selv, om ikke denne udvikling vil finde sted fortsat netop i og omkring city, og vil den ikke helt automatisk trække yderligere institutioner med sig også i de kommende år? Det er i hvert fald min opfattelse, at grundige overvejelser af disse spørgsmål synes at kunne blive ganske nyttige. Når der yderligere kan være grund til under udvalgsarbejdet at se nærmere på disse ting, er årsagen den, at hvis Søringsprojektet skulle falde, dels på grund af den manglende statsfinansiering, dels på grund af andre indvendinger, må man til at overveje, om det er rimeligt eller hensigtsmæssigt at gennemføre det komplicerede vejprojekt med tunnelunderførsel af trafikken under Hans Knudsens Plads og Vibenshus Runddel samt en forsænket mere åben vejbane videreført mod Fredens Bro.

Det er utvivlsomt rigtigt, som det siges i hr. Bilgrav-Nielsens fremsættelsestale, at man har bedre udfletningsmuligheder for trafikken på strækket fra Hans Knudsens Plads til Vibenshus, end man har fra Fredens Bro, så hvis de ændrede forhold betyder en opgivelse af projektet, bør man eventuelt overveje helt nye muligheder i forbindelse med afslutningen af Lyngbyvejens indføring. Det skulle nemlig ende med, at dette millionprojekt for befolkningen kommer til at ligne en vejføring, som ender i en kæmperundkørsel, hvorfra man i hast kan begive sig hjemad i motorvejens modsatte side og uden andet udbytte end selve køreturen. Uden konstruktive tilføjelser kan hr. Bilgrav-Nielsen m. fl.s forslag komme til at ligne noget, som i praksis vil blive opfattet på den måde.

Men er det vigtigt at få afklaret Københavns hensigter under de ændrede vilkår, er