

[Alsing Andersen.]

get. Jeg kan i hvert fald ikke på det foreliggende grundlag være med dertil.

Der er mange forhold, der spiller ind. Københavns kommune har i mange år tilrettelagt hele sin planlægning ud fra forudsætningen om, at staten og kommunen i fællesskab skulle foretage den udbygning af det københavnske primærgadenet, som er nødvendig, som allerede var nødvendig dengang, og som dannede baggrunden for, at man vedtog loven af 1964.

Meget er blevet sat i gang i disse år, og meget er blevet sat i stå i disse år under indtryk af den nødvendige prioritering af planlægningen i Københavns kommune på grund af dette motorvejsprojekt. Byplanlægning, sanering, boligbyggeri, skolebyggeri, vejplanlægning og planlægning af den kollektive trafik, alt har været nøje afstemt efter de arbejdsvilkår og tidsplaner, som folketinget vedtog med loven af 1964. Med baggrund i denne vejlov har Københavns kommune foretaget planlægninger, hvorved mange sider af byens udvikling er blevet bundet til ét bestemt mønster langt ud i fremtiden. Jeg ved ikke, om jeg skal minde om smedebygningen på Gammel Kongevej, der bliver revet ned, fordi den i sin tid lå i vejen for en Søring. Det ville måske ikke have været nødvendigt at rive den ned, hvis Søringen ikke kommer; men i mellemtiden har man givet tilladelse til at bygge Hotel Sheraton på en sådan måde, at det nu alligevel er nødvendigt at rive smedehuset ned, selv om det er en udmærket ejendom. Det var blot et lille eksempel.

Der har været mange plusser og mange minusser i hele denne planlægning i København, og det har kostet dyrt. Det har kostet dyrt at skulle planlægge at „modtage“ disse hovedlandeveje i Københavns kommune, og disse ekstra omkostninger er kommet netop i det tiår, hvor København har været forfordelt med det, vi kan kalde statspenge til vejanlæg. I den periode har vi i København affundet os med, at vi på en tiårs periode kun har fået ca. $\frac{1}{11}$ af de samlede statspenge til vejanlæg til bygning af vejanlæg i Københavns kommune. Forudsætningen var altså også, at vi nu i det kommende tiår skulle have fuldført motorvejsindføringerne på københavnsk område, og så ville andelen i fremtiden være blevet en lidt anden.

Uden at komme ind på enkelthederne i disse udviklede problemer vil jeg gerne pege på et par generelle problemer.

Hver gang man planlægger en motorvej, har det ét ganske bestemt udgangspunkt, nemlig at der er nogle trafikproblemer, der skal løses. Så udarbejder man et motorvejsprojekt med den målsætning at løse disse problemer, men efterhånden som man udarbejder projektet, bliver man klar over, at det får en lang række bivirkninger i form af miljøskader. De trafikale fordele, som man tilsigter med et motorvejsanlæg, og i og for sig med enhver anden form for gadeføring, opnår man først den dag, da hele projektet er færdiggjort. Først da kan det løse sine trafikale funktioner. Miljøskaderne, der klæber ved et sådant anlæg, har man i stigende grad fra den dag, man begynder projektet, fra det øjeblik man sætter spaden i jorden. Ved at vedtage regeringsforslaget § 5 standser man et vejprojekt på halvvejen. Derved opnår man ikke de trafikale fordele, der var tilsigtet, og man lader Københavns kommune sidde tilbage med smerten i form af de allerede opståede miljøskader plus de miljøskader, som kommer som følge af, at trafikproblemerne ikke bliver løst.

Hermed har jeg også motiveret, at jeg heller ikke kan stemme for det radikale vestres forslag. Det forslag vil hverken forbedre trafik- eller miljøforholdene i København, således som det påstås, men tværtimod overbelaste gadenettet i de dele af byen, der allerede har fået store miljøskader på grund af den alt for store biltrafik i de alt for tæt befolkede områder i brokvartererne.

Ordet Søringen er indgået stærkt i debatten, og alle ved vel nok hvorfor. Jeg håber, at alle undrer sig lige så meget som jeg over, at det netop er Søringen, der er blevet kæle-navnet for hele dette store projekt. Jeg vil gerne understrege, at for København er det ikke Søringen. Der er meget, meget andet, der står på spil. Det er hele det københavnske primærgadenet, som igennem mange, mange år har skullet udbygges i takt med bl. a. disse motorvejsindføringer. Det var det, stat og kommune var enige om i 1964. Trafikforholdene i København er ikke blevet lettere siden 1964. Det københavnske primærgadenet skal optage hele den trafik, som de statsfinansierede hovedlandeveje i