

eventuelt med den hjælp, som kan opnås gennem refusionsreglerne efter kap. I i tilskudsloven. Disse spørgsmål har først tilspidset sig i *Grønttorvssagen*, hvor det nu forelagte projekt er på 40 mill. kr. Efter de seneste forhandlinger samt drøftelser i vej-nævnet overvejes nu en ordning, hvorefter kommunen bygger anlægget med vejfondstilsbud, men dog således, at et privat firma indskyder en del af kapitalen som forudbetalt forpagtningsafgift.

Det anses for rigtigt under alle omstændigheder at belægge anlægget med afgifter, bl. a. fordi man ikke bør vanskeliggøre etablering af private parkeringshuse etc., som i vidt omfang er forudsat af Københavns magistrat inden for city.

Som det fremgår af ministerens fremsættelsestale vedrørende lovforslaget om hovedlandevejsanlæggene i København, er man jo helt klar over, at parkeringsspørgsmålet i København må tages op i forbindelse med gennemførelsen af de pågældende store vejanlæg. Det hedder jo bl. a. herom i talen: „Det er klart, at udbygningen af disse store automobilveje ind mod Københavns centrum yderligere vil accentuere parkeringsbehovet. Både i Københavns og Frederiksberg kommuner er man da også opmærksom på disse spørgsmål og har flere projekter til parkeringsanlæg under overvejelse. Man må forudsætte, at en del af parkeringsbehovet må dækkes ved privat indrettede parkeringsfaciliteter, men spørgsmålet om, i hvilket omfang privat finansiering uden skade for trafikken eller andre offentlige interesser kan gennemføres ved de store offentlige anlæg som Grønttorvet og andre, må siges ikke at være afklaret endnu...“

Bl. a. disse spørgsmål skal jo nu tages op til nærmere undersøgelse i det af ministeren den 29. november 1963 nedsatte parkeringsudvalg.

Såfremt det på nærværende tidspunkt fastslås, at vejfonden i alle tilfælde bør gå ind på ydelse af tilskud til parkeringsanlæg i byerne, må man befrygte på forhånd at udelukke privat interesse i de kommende større anlæg.

I forbindelse med Grønttorvssagen har ministeriet anmodet Københavns kommune om at give oplysning om de andre større

parkeringsanlæg i de centrale bydele, hvortil der senere kan blive tale om at yde vejfondstilsbud, tidsfølgen for disse anlægs udførelse, størrelsesordenen af udgifterne og kapaciteten.

Magistraten har i maj 1963 udtalt, at det fremtidige totale behov for parkeringspladser inden for cityområdet er beregnet til ca. 50.000. Det nuværende antal pladser er (i 1956) beregnet til ca. 30.000, hvoraf ca. 10.000 må tænkes gradvis at forsvinde for derigennem at skaffe plads til afvikling af trafikken. Behovet for nye pladser skulle herefter andrage $50.000 \div 30.000 + 10.000 = 30.000$, fordelt over 20-30 år, eller en tilvækst på gennemsnitligt 1.000-1.500 pladser om året. Magistraten finder, at en række parkeringspladser beliggende i nærheden af bykernen f. eks. under *Grønttorvet*, *Rosenborg eksercerplads*, *Christiansborg ridebane*, *Dantes Plads* og *Axeltorv* snarest bør søges etableret, idet dette er en forudsætning for at kunne frigøre kørebanearealer i den indre by for parkerede vogne. Derefter bør parkeringsanlæg etableres under *Søerne*, der ligger noget længere uden for bykernen.

Udgifterne til parkeringsanlæg i en 20 års periode er af magistraten opgjort til 350 mill. kr., fordelt med 75 mill. kr. de første 5 år, 75 mill. kr. fra 5-10 år og 200 mill. kr. fra 10-20 år. Vejdirektoratet mener dog, at magistratens program for de større parkeringsanlæg forudsætter en væsentlig større investering end de nævnte 350 mill. kr.

Vejdirektoratet anser det ikke for sandsynligt, at alle de kommende store parkeringsanlæg i København kan gennemføres af private alene. Da anlæggene i nærheden af city under alle omstændigheder af trafikregulerende grunde og for ikke at konkurrere for stærkt med mindre, private parkeringshuse må belægges med afgifter, må bestræbelserne dog formentlig gå ud på i det omfang, det er muligt, at begrænse det offentlige investeringer og interessere den private kapital.

Trafikanterne får under disse omstændigheder næppe betydelig fordel af, at investeringen alene sker gennem det offentlige kasse. At der under alle omstændigheder bliver behov for betydelige vejfondstilsbud, må dog anses for sandsynligt.