

[Ellen Strange Petersen.]

se, at de har fået en sådan løsning, og så giver man dem alligevel dansk statsborgerskab, vel vidende at de har dobbelt statsborgerskab. Derfor må man gøre sig klart, at dobbelt statsborgerskab er ikke sådan at afskaffe, men jeg vil meget gerne, at man prøver i samarbejde med andre lande at få løst dette problem, og ser meget, meget gerne, at man går videre.

Ministeren sagde, at den løsning, vi har nævnt i vores forslag, at man skal tilkendegive, når man fylder 21 år, at man gerne vil beholde sin danske indfødsret, måske ikke er praktisk. Dertil vil jeg sige, at enkelthederne vil vi naturligvis altid meget gerne være med til at drøfte, og det er ingen betingelse for vores tilslutning, at man nøjagtig følger det, vi her har anvist.

Så vil jeg gerne sige til de andre ordførere, at jeg var meget glad for den sympati, der blev udtalt. Til hr. Evald Kristensen, der var forbavset, fordi vi dog havde tilsluttet os loven i 1968, vil jeg sige, at der er dog gået 5 år, og udviklingen skrider hastigt. Jeg mener, det er nødvendigt, at vi prøver at komme videre med problemet.

Til fru Mette Madsen, der mener, at det kan være betænkeligt, at man forlader nordisk retsret, vil jeg gerne sige, at vi ved jo, at ikke mindst Sverige står over for de samme problemer og føler dem i stigende grad med de mange blandede ægteskaber. Jeg vil tro, at i det øjeblik vi tager et skridt, vil de andre ret hurtigt følge efter. Jeg håber ligesom hr. Kurt Brauer ikke, at det nordiske hensyn må virke som en bremsekloks, men at denne debat i dag virkelig må betyde, at vi kommer videre med problemet.

Indenrigsministeren (Egon Jensen): Jeg har kun forholdsvis korte bemærkninger.

Til hr. Evald Kristensen vil jeg sige, at jeg vil gerne medvirke til, at vi får slettet det mærkelige udtryk „ægtebørn“.

Til fru Meta Ditzel, vil jeg sige, at når det drejer sig om kidnapning, er det nok så mange gange spørgsmålet om, hvem der har forældremyndigheden, der er afgørende, men jeg skal blankt erkende, at der virkelig er et problem her, og det har jeg da også givet udtryk for tidligere.

Jeg vil gerne sige både til hr. Kurt Brauer

og til fru Ellen Strange Petersen, at de bemærkninger, jeg har gjort, har i hvert fald ikke skullet forstås derhen, at det nordiske kunne være en bremsekloks, men nærmest sådan, at den lovgivning, vi har, helst skulle være så international som muligt, altså med tilslutning fra anden side. Jeg forstod på fru Ellen Strange Petersens bemærkning om, hvordan vi får de andre med, at hun også ønsker, vi får samstemmighed.

Jeg vil som sagt gerne i udvalget give nærmere oplysninger. Jeg erkender, at problemet er blevet større, og det bliver større endnu. Det er problemer ikke bare om ligestilling, men også om barnets tarv osv., og det må vi se alvorligt på.

Hermed sluttede forhandlingen.

Lovforslagets overgang til anden behandling vedtoges uden afstemning.

Formanden: Jeg foreslår, at lovforslaget henvises til udvalget angående forslag til lov om indfødsrets meddelelse. Hvis ingen gør indsigelse mod dette forslag, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Den næste sag på dagsordenen var:

Første behandling af forslag til lov om visse hovedlandeveisstrækninger.

(Lovforslaget (nr. 148) findes i tillæg A. sp. 3497, fremsættelsen i tidenden sp. 2441).

Formanden: Sammen med denne sag foretages den sidste sag på dagsordenen, nemlig:

Første behandling af forslag til lov om ændring af lov om visse hovedlandeveisanklæg i og ved København [af Bilgrav-Nielsen m. fl.].

(Lovforslaget (nr. 145) findes i tillæg A. sp. 2943, fremsættelsen i tidenden sp. 2261).

Lovforslagene sættes til forhandling.

Knud Damgaard: Den, der har haft lejlighed til at befærde de danske landeveje over en længere årrække og i alle landsdele, må vist erkende, at hvor man tidligere betrag-

[Knud Damgaard.]

tede det sønderjyske vejnet som værende særdeles veludviklet, ja, i forhold til andre dele af landet næsten forbilligt, har situationen ændret sig i de sidste par år. Det gælder i særlig grad, hvad de nord-sydgående vejanlæg angår.

I de seneste år er der sket en kraftig forøgelse af trafikken gennem Sønderjylland ad hovedlandevej A 10. I forbindelse med vor indtræden i EF må en yderligere trafikforøgelse forventes at finde sted, og det har aktualiseret behovet for en forbedring af vejforbindelsen gennem Sønderjylland, bl. a. med tilslutning til det tyske motorvejsnet. Nødvendigheden af at øge kapaciteten for trafikken gennem landsdelen er afgørende for det lovforslag, som bemyndiger ministeren for offentlige arbejder til at lade anlægge motorvej med de fornødne tilslutninger til det eksisterende vejnet, nemlig en hovedlandevej fra et punkt på den danske landegrænse vest for Bov i en linje øst for den sønderjyske længdebane og vest for den nuværende hovedlandevej A 10 til et punkt på Sønderjyllands amts landevej Bodum-Rødekre vest for Rise Hjarup. I tilgift hertil lægges op til en række trafikale forbedringer ved omlægninger, som yderligere fører trafikken eksempelvis uden om Åbenrå, som længe har været en flaskehals.

Lovforslaget, som virker velgennemtænkt i alle henseender, vil ud over en række tilslutningsanlæg, som vil følge motorvejens færdiggørelse, samtidig rumme bemyndigelse til nedlægning af nogle hovedlandeveje, som eksisterer i dag, men som med motorvejens etablering vil kunne nedklassificeres.

Den utryghed, som har hersket i Sønderjylland på grund af den trafikale udvikling med det forstærkede trafikpres og den stærkt forøgede ulykkesrisiko, vil utvivlsomt blive afløst af lettelse med dette lovforslags fremkomst. Det skal dog ikke være nogen hemmelighed, at sønderjyderne selv såvel som trafikanter fra andre dele af landet føler, at 5 år er lang tid, og at presset kan øges betydeligt i en sådan periode. Motorvejen er nemlig påregnet åbnet i 1978, og det må forudsættes, at en tysk motorvejsparcel syd for landegrænsen bliver færdiggjort samtidig. Det vil være forudsætningen for, at denne vigtige side af dette projekt

kan få praktisk virkning, nemlig mindskelse af presset på grænseovergangen ved Kruså.

Anlæggelsen af en ny grænsestation vest for Bov, som vil opsure den væsentlige del af transittrafikken, forventes at ville aflaste Krusåovergangen for halvdelen af det, der er den normale trafik. I forbindelse med den forventede stigning i den lokale indkøbsmæssige og erhvervsbetonede trafik må udbygningen til denne forbedring hilses med den største tilfredshed. Mon dog ikke disse foreslåede trafikmæssige foranstaltninger vil få en usædvanlig let, smertefri og enig behandling i salen såvel som i trafikudvalget?

Når det gælder det i lovforslagets § 5 omtalte københavnske vejnet, er der tale om langt mere komplicerede forhold, og det er vanskeligt at nå en rimelig konklusion, der tager hensyn til alle parter, til trods for at det lovgivningsmæssige grundlag er klart nok i sig selv. Grundlaget for at ophæve statens forpligtelse i de nævnte tilfælde er indeholdt i lov om offentlige veje og bekendtgørelse nr. 423 af 11. september 1972.

Allerede tidligere forelå dog en tilkendegivelse, nemlig i bemærkningerne til lov nr. 313 af 9. juni 1971. Her blev det fastslået, at med forprojektering af den ydre ringvejsforbindelse i København er det tvivlsomt, om de indre forbindelser til og fra centrum, altså herunder Søringen, vil komme til at ligge inden for statens fremtidige lovgivningsmæssige rammer. De vejstrækninger, der er tale om, er da heller ikke med i det samlede vejnet, som er klassificeret som hovedlandeveje, altså det, vi nok i fremtiden står os ved at kalde statsveje.

Når man tager hensyn til det og de dertil svarende nye byrdefordelingsregler mellem stat og kommuner, kan der ikke forventes forslag til anlægslov for vejstrækningen Scandiagade og Enghavevej til Sønder Boulevard. I princippet er der i virkeligheden tale om, at staten ophæver den finansieringsforpligtelse, der gjaldt alle de i 1964-loven nævnte radial- og hovedveje inden for den ydre ringvejsforbindelse.

Jeg er overbevist om, at Københavns kommune med noget blandede følelser vil modtage meddelelsen om ophævelsen af projekteringsbemyndigelsen, måske ikke mindst for strækningen mellem Fredens Bro og Gammel Kongevej, det, man populært kalder Søringen.

[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 Egnspanrådet 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 Egnspanrådets 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

[Knud Damgaard.]

det samtidig nødvendigt med en afklaring af de miljømæssige ulemper, som anføres fra forskellig side. Det er helt givet, at alt, hvad der kan lægges på bordet af sagligt miljømæssigt undersøgelsesmateriale, må tages i agt. Jeg tror, at alle partier her i salen er lige stærkt optaget af hensynet netop til de miljømæssige forhold. Det vanskelige er i virkeligheden at finde frem til løsninger, som tilgodeser hensynet til miljøet i dag såvel som hensynet til miljøet i fremtiden, uden at man samtidig sætter nødvendige samfundsfunktioner på det nu givne grundlag i stå. Vi må derfor erkende nødvendigheden af i disse vigtige miljømæssige forhold at stille efter løsninger, som ligger lige langt fra den romantiske tro på det alt for forenkede slogan: stop verden, jeg vil af, og det modsat rettede på forretningsmæssige hensyn baserede: hvad der skal til, må nu engang til. Til en miljømæssigt rigtig løsning hører så ubetinget en stærk prioritering af den kollektive trafiks midler. Dette vil i forvejen blive bragt stærkere i fokus i forbindelse med Saltholmprojektet og nødvendigheden af kollektiv S-banetrafikbefordring til Amager. Disse forhold synes at presse sig på til nærgående overvejelser i trafikudvalget.

I det radikale lovforslag peges på, at Søringprojektet kan opgives, bl. a. fordi den fremtidige udvikling vil foregå i Køge Bugt-området. Jeg er overbevist om, at den udtalelse kan forstærkes til, at man i overensstemmelse med folketingets beslutninger ikke alene bør, men skal fremme udbygningen netop dér. Derfor gælder det om, at den kollektive trafiks midler, dvs. S-banen, i det område er på højde med den aktuelle udvikling. Vi har allerede erfaringer fra Vallensbækbanen, som viser, at en 100 pct. effektiv S-togstrafik til Køge Bugt-området er betinget af bedring i de nu eksisterende flaskehalse i København, når det gælder denne trafik. Også dette forhold forstærker nødvendigheden af overvejelser om løsningen på flaskehalsproblematikken.

Men selv om det nu økonomisk skulle blive muligt i de kommende år at sikre alle de nødvendige trafikfaciliteter på de næsten rigtige tidspunkter, og således at den kollektive trafik får absolut førsteprioritet, må vi nok erkende, at i problematikken om individuel og kollektiv trafik er der ikke tale om et enten-eller, men i virkeligheden om et både-og. Når man derfor med rette beklager de miljømæssige ulemper, som er forbundet med indføring af Lyngbyvejen til Fredens Bro, må man nok huske på, at et stop ved Vibenshus ikke heller løser miljøproblemet. I miljøproblematikken og forholdet til trafikken må vi også interessere os for spørgsmålet om, hvad der miljømæssigt er værst, en spredning af en forstærket trafik i flere smalle uegnede vejforgreninger eller en indslusning af den forstærkede trafik i dertil indrettede egnede vejnet.

Jeg mener, at denne problemstilling med vægt må indgå i overvejelserne, også hvis man fra visse hold vil drøfte regeringens beslutning om at opretholde anlægsloven vedrørende linjen fra Vibenshus til Fredens Bro. Vi kan nemlig begrænse behovet for den individuelle trafik, men vi er ikke i stand til at afskaffe den.

Jeg er sikker på, at hovedstaden vil føle sig svigtet af staten og måske netop svigtet som hovedstad. I princippet har man nok ret i, at borgerne her i landet endnu ikke har den helt store forståelse for hovedstadsproblematikken, og vi har måske selv forsømt et informationsarbejde om disse forhold. Lad mig derfor benytte lejligheden til endnu en gang at citere Egnspanrådets beretning, som siger herom:

„Udviklingen i Danmark er afhængig af Københavns position som internationalt center.

Konkurrencen med Europas store byer indeholder samme problematik som den indenrigske egnsudviklings politik. Lige så umuligt det er for de danske udviklingsområder at hævde sig i konkurrence med de større bykoncentrationer, hvis ikke kræfterne samles i specielt livskraft-

[Knut Damgaard.]

tige punkter, lige så vanskeligt vil det i længden være for Danmark at hævde sig i forholdet til de europæiske storbyregioner, hvis ikke der finder en tilsvarende koncentration sted omkring et center, som har en sådan størrelse og styrke, at det virkelig kan konkurrere med andre økonomiske centre i Europa og være et attraktivt lokaliseringsalternativ til disse.

Et sådant center er København“.

Disse bemærkninger skal ikke få Københavns kommune til at forvente, at der kan ændres ved den økonomiske beslutning, der ligger i dette forslag. Vi ved jo alle sammen, at for Danmark bliver problemet i 1973 ikke at love hinanden flere, men tværtimod færre penge. Det er dog rimeligt, at ministeren for offentlige arbejder har erklæret sig villig til at forhandle nogle økonomiske konsekvenser for Københavns kommune, nemlig sådanne, som er et resultat af projekteringsmyndigheden og af stærkt begrænset karakter.

Det vil dog også være rimeligt, at der som et resultat af de forhandlinger, som vil blive ført om disse forhold, selv om det ikke kan føre til penge i denne omgang, kunne skabes en bedre forståelse for, at København som landets hovedstad også trafikalt påføres investeringsbehov, som man ikke kender andre steder i landet.

Det har i debatten, som har været ført i København om disse forhold, været fremført, at der til en vis grad er tale om forskelsbehandling af København i forhold til det øvrige land. Det vil derfor nok være rigtigt, om vi både her i tinget og i udvalget om offentlige arbejder i de kommende år er mere opmærksomme på dette forhold, end det hidtil har været tilfældet.

Jeg skal med disse bemærkninger anbefale lovforslaget og foreslå, at der foretages det nødvendige grundige opklaringsarbejde i udvalget.

Niels Ravn: Ministerens lovforslag er jo som det klart fremgår af fremsættelsestalen, stærkt præget af sparebestræbelser. Jeg skal ikke kritisere ministeren herfor; det er jo noget, vi alle beskæftiger os meget med i øjeblikket. Jeg vil kun i forbindelse hermed komme med det lille hjertesuk, at hvis ministerens øvrige kolleger på en række meget udgiftkrævende områder ville være lige så

ihærdige som ministeren for offentlige arbejder, tror jeg, at økonomi- og budgetministeren ville se lidt lysere på sine muligheder med hensyn til offentlige besparelser.

Vi erkender at besparelser er nødvendige, og det har givet sig udslag i, at allerede igangsatte anlægsarbejder inden for denne lovgivnings område bliver senere færdige, end man havde regnet med, og endvidere at arbejder i henhold til allerede givne bevillinger bliver sat senere i gang end forventet. Men man kan ikke lade være med at tænke på, at med den koordinering af udbygningen af vort vejnet imellem stat, amter og kommuner, som blev påbegyndt, da vi ændrede ved refusionssystemet, og hvis hensigt var at få flere midler frigjort til det, jeg vil kalde det overordnede vejnet, vi kan vel også kalde det motorvejsnettet, burde man søge at nå længere frem. Vi har jo et underordnet vejnet, der bestyres af amter og kommuner, og som vel nok er noget nær det bedste, der findes, når vi sammenligner med andre lande, og jeg tror, at hvis man kunne finde en udvej ved et samarbejde mellem ministerium og de kommunale myndigheder, kunne man spare på det underordnede vejnet og få flere midler frigjort, således at den neddæmpning af motorvejsudbygningen, som sparebestræbelserne betyder, i hvert fald i nogen grad kunne begrænses.

Jeg har noteret mig visse ting i ministerens fremsættelse. Bl. a. har jeg med tilfredshed noteret mig, at færdiggørelsen af Ølby-Ringsted-stykket vil ske til den allerede planlagte tid. Det er meget tilfredsstillende. Endvidere har jeg noteret mig, men det er ikke med tilfredshed, det er med bekymring, at man yderligere har udskudt påbegyndelsen af udbygningen af strækningen Hjulby-Odense øst. Vi ved jo alle, at der er store trafikale problemer i Odenseområdet, som kun kan afhjælpes ved, at denne motorvejsstrækning bliver udbygget. Men det er jo en konsekvens af sparebestræbelserne, det forstår jeg godt; dog må jeg beklage det, lige så vel som jeg beklager meget, at også udbygningen af Horsens-Århusstrækningen er blevet udskudt. Jeg finder, at der her er en vejstrækning, der i allerhøjeste grad trænger sig på. Her skal jo trafikken, som vi alle ved, presses igennem Skanderborg bys midte, indtil vi får omkørselsvejen.

[Niels Ravn.]

Det er med tilfredshed, jeg noterer mig, at Bramdrupdam-Christiansfeld-strækningen bliver færdig til tiden eller i hvert fald i løbet af 1974.

Man må vel også have lov til at notere sig, at hvis vi ser på udbygningen af motorvejsnettet i hovedstadens periferi, ringvejsnettet og indfaldsvejene til hovedstaden, er man i dette område sluppet forholdsvis nådigt fra sparebestræbelserne. Jeg skal ikke i denne forbindelse komme ind på de interne problemer i det københavnske område, dem kommer jeg til senere.

Så meget om det rent generelle.

Dernæst vil jeg med hensyn til forslaget om nu at få anlægsbevilling til vejstykket fra grænsen og frem til et punkt nord for Åbenrå ved Rise Hjarup sige, at jeg og mit parti er meget tilfreds med, at man nu samler sig om at give anlægsbevilling til samlede motorvejsstrækninger. Jeg tror, vi når hurtigere og bedre frem ved, at man giver bevilling til samlede længere strækninger i stedet for, som man ofte gjorde det tidligere, at drysse det ud i småstykker spredt over hele landet.

Vi er også i mit parti meget tilfredse med, at man har opgivet det oprindelige projekt, hvorefter man ville føre en midlertidig vej fra det punkt, hvor den tyske motorvej rammer grænsen, over til hovedvej A 10 lige nord for Kruså. Det var jo en midlertidig løsning, og det var en investering, som i og for sig ville være spildt den dag, man havde den egentlige motorvej. Jeg kan altså tilslutte mig og anbefale forslaget om udbygning af det pågældende vejstykke.

Jeg har ingen bemærkninger til de samtidige foreslåede op- og nedklassificeringer af allerede bestående hovedlandeveje. De er jo en naturlig konsekvens dels af allerede anlagte nye strækninger, dels af den strækning, der her foreslås anlagt.

Jeg kommer så frem til det afsnit af ministerens lovforslag, der omfatter Lyngbyvejens indføring, og hvad der herfra videre skal ske. Jeg har i denne forbindelse især noteret mig ministerens fremsættelse, hvori der står, at bortset fra enkelte mindre detaljer, er der mellem ministeren og Københavns kommune enighed om et reduceret projekt. Jeg skal ikke her i denne debat bede om, at ministeren redegør for i enkelt-

heder, hvad dette reducerede projekt går ud på, og heller ikke, hvad den mindre uoverensstemmelse, jeg forestår der altså stadig består mellem ministeren og kommunen, går ud på. Jeg mener, at det er ting, som hører hjemme under udvalgsbehandlingen. Jeg håber, at vi kan få disse ting klaret op, og det er min og mit partis opfattelse, at før vi får endelig klarlagt, hvad denne aftale mellem ministeren og kommunen går ud på, vil det ikke være muligt at tage endelig stilling til de forslag, der foreligger. Det gælder både ministerens lovforslag og det lovforslag, der er fremsat af det radikale venstre.

De to forslag er i hvert fald ens på ét område, idet de går ud på en fortsættelse og en færdiggørelse af Lyngbyvejen frem til Vibenshus Runddel. Her hører enigheden så op, idet jeg forstår på ministeren, at han ved en aftale med kommunen vil videreføre et reduceret projekt frem til Fredens Bro, og som sagt forventer jeg, at vi i udvalget kan drøfte nærmere, hvad det går ud på, og hvordan det vil komme til at virke såvel i trafikmæssig som i miljømæssig henseende.

I så henseende er ministerens forslag klart. Jeg forstår derimod mindre det radikale venstres stilling til projektet. Jeg forstår, at det radikales venstres forslag går ud på at færdiggøre Lyngbyvejen som egentlig motorvej på lige vis som ministerens frem til Vibenshus Runddel, og at man vil droppe det egentlige Søringprojekt fra Fredens Bro til Gammel Kongevej. Men i hr. Bilgrav-Nielsens fremsættelse siges det:

„Forslaget tilsigter at bringe udbygningen af Lyngbyvejen som motorvej til standsning ved Vibenshus Runddel samt at fritage staten for enhver forpligtelse over for det såkaldte Søringprojekt, hovedlandevejen fra Fredens Bro til Gammel Kongevej.“

Man spørger så uvilkårligt: hvad mener det radikale venstre, der skal ske fra Vibenshus Runddel og til Fredens Bro? Det er der ikke et ord om hverken i lovforslaget eller i fremsættelsen. Når man foreslår dels at færdiggøre Lyngbyvejen frem til Vibenshus Runddel, dels totalt dropper Søringprojektet, må man vel have en eller anden mening om, hvad der skal ske fra Vibenshus Runddel frem til Fredens Bro. Det er også et af de problemer, som vi må beskæftige os med under udvalgsarbejdet, og dér vil vi fra det

[Niels Ravn.]

konservative folkepartis side lægge megen vægt på at få klarlagt hele denne problematik.

Der er også en anden ting, som vi må have klarlagt under udvalgsarbejdet, før endelig stilling tages til disse projekter. Jeg forstår, at alle er enige om, at Lyngbyvejen føres frem til Vibenshus Runddel som motorvej, og vi ved alle, at inden for et overskueligt åremål kommer der en ny stor motorvejsforbindelse til det københavnske område, nemlig den motorvej, der kommer over Øresund via den kommende Øresundsbro. Der må på en eller anden måde ved udbygning af vejnettet i det københavnske område etableres rimelige forbindelsesmuligheder imellem disse store indføringsveje, og der er også andre store indføringsveje, som skal indpasses i systemet.

Før vi har endelig klarhed over, hvordan man har tænkt sig samtlige disse problemer løst, er det altså ikke muligt for os i den konservative folketingsgruppe at tage endelig stilling til et anlæg fra Vibenshus Runddel frem til Søerne, men vi vil tilsige en villig udvalgsbehandling og håbe på, at vi må nå frem til et resultat, der kan være tilfredsstillende både i trafikal og i miljømæssig henseende, og som vil være acceptabelt såvel for staten som for den implicerede kommune.

Holmberg: De første fire paragraffer i lovforslaget om visse hovedlandeveisstrækninger adskiller sig ikke særlig fra tidligere love af samme slags, men vi får en ganske god oversigt over igangværende arbejder, hvor mange kilometer motorveje vi har m. v. Det er en ganske god og interessant oversigt. Og så skal vi jo i øvrigt have denne lovgivning til behandling her i folketinget, for vi ved jo, at efterhånden som anlægskapaciteten skrider frem, skal det bestemmes ved særlige love, hvilke nye hovedlandveje der skal anlægges, ligesom nedlæggelse af offentlige veje også skal ske ved særlig lov.

Det meste af lovforslaget her, i alle tilfælde de første fire paragraffer, drejer sig mest om den sønderjyske landsdel, og jeg må indrømme, at efter at have læst dem igennem kan jeg ikke se andet, end at det er meget velbegrunderet. I øvrigt kan jeg ikke se, at det skulle være særlig fornuftigt af os

her inde i folketinget, efter at forslagene har været forelagt både kommune, amt og vejnævn, at blande os særlig i disse linjeføringer. Der kan være visse detaljændringer, som det kan være rimeligt, at vi kigger på i udvalget, men som sagt mener jeg, at det lyder meget fornuftigt.

Så må vi i øvrigt erkende, at regeringen mange steder har foretaget begrænsninger i aktiviteten, og det gælder i høj grad også projekter i og ved København. Vi har fået et notat herom i trafikudvalget, og det hedder her, at i forbindelse med de i foråret foretagne besparelsesindgreb for indeværende og nærmest følgende finansår, er der foretaget reduktioner i rammebevillingerne. Jeg tror, det kan blive meget dyrt med de reduktioner i rammebevillingerne, men vi vil ikke bebrejde regeringen det, for der skal jo være konsekvens i tingene. Hvis vi forlanger, at regeringen skal spare, og den så gør det, ville det være lidt mærkeligt, om vi kritiserede den for det. Men det er nok alligevel rigtigt, at tager vi det hele med, er der ingen besparelser. Det er en udskyldelse og en udsættelse af vejarbejder, som nu engang bliver nødvendige, og des længere vi venter, des dyrere bliver det. Men all right, vi accepterer, selv om det på godt jysk, som det bliver talt i Himmerland, hedder, at „det kan godt være, at spår på skillingerne og la dåleren spring“. Jeg ved ikke, om det er nødvendigt at oversætte det her, der kan jo være visse sprogvanskeligheder fra Himmerland til København.

Så kommer vi til § 5, og her møder vi jo politik, også kommunalpolitik, § 5 drejer sig om ophævelse af visse hovedlandevejsanlæg i og ved København og endvidere om ophævelse af projekteringsbemyndigelser i Københavns kommune, nærmere betegnet ifølge forslaget: Søringen og Scandiagade — Enghavevejlinjen. Med dette forslag går ministeren egentlig videre end det radikale venstre, men det bygger alligevel lidt på det samme. Før vi giver tilslutning til ministerens og til det radikale venstres lovforslag, må vi — og her er jeg meget enig med den konservative ordfører — kigge lidt nærmere på sagen, for der er ligesom visse uafklarede ting her. Men vi er da i hvert fald enige i det, der står i bemærkningerne om, at kommunalreformens gennemførelse og en ændret indstilling — det må vi erkende —

[Holmberg.]

til motorgaderne i byerne, gør disse forslag nødvendige, og vi vil sikkert se med velvilje på ministerens forslag, som er vidtgående på en anden måde end det radikale venstres forslag.

Vi har fået mange henvendelser i trafikudvalget om det forkerte i det, der var lagt op til, så sent som i forrige uge fra byplanlæggere, fra universitetet og fra politiske foreninger. Der er mange forenklinger i de henvendelser, vi har fået, og når det uden videre bliver sagt, at nu skal vi standse Lyngbyvejen ved Vibenshus, så kan det godt være, det er rigtigt, men det er nu altså en forenkling. Hvor skal trafikken så gå hen derfra? Men dette egner sig i høj grad til behandling i udvalget, hvor vi skal finde frem til det rigtige, også for Københavns vedkommende naturligvis, og så i øvrigt også prøve, om vi kan finde frem til en afgrænsning af, hvad vi egentlig har lov til at gøre. For det er da givet, at Københavns kommune skal behandles rimeligt og rigtigt. Hvis de har haft visse planer, og de har regnet med og begrundet regnet med, at de fik det betalt af staten, må vi have det nærmere undersøgt og så selvfølgelig stå ved de ting.

Der er altså både lokalpolitik og landspolitikk heri. Den tidligere regering fik vedtaget et afgørende brud med statens hidtidige trafikpolitik. Før var det nemt for en kommune bare at kræve ind og så i større træk lade det offentlige, staten, betale. Nu skal de selv i større udstrækning betale, og det gælder selvfølgelig Københavns kommune ligesom de øvrige kommuner. Hvis Københavns kommune vil føre Lyngbyvejen ind i byen som motorgade, så kommer nemlig den afgrænsning, jeg nævnte før, så skal vi til at drøfte, hvad vi egentlig har stået model til før. Men det kan jo også godt være, at hvis det ender med, at de selv skal betale, kølnes lysten og interessen lidt. Vi har jo set, at der er flertal herfor i borgerrepræsentationen, det kan bare ikke være noget argument for det rigtige heri, når vi i folketinget behandler dette lovforslag.

Vi er altså ikke færdige med overvejelserne i vor egen gruppe, men på mit partis vegne tilsiger jeg naturligvis en velvillig behandling af ministerens lovforslag i udvalget.

Overgaard Nielsen: Da mit partis ordfører, hr. Bilgrav-Nielsen, er optaget af forsvarsforhandlinger, har jeg påtaget mig om ikke forsvaret for, så dog forelæggelsen af det radikale venstres forslag om at standse Lyngbyvejens indføring ved Vibenshus Runddel, måske afbrudt af et enkelt lille, men forhåbentlig resultatrigt udfald mod ministerens lovforslag, der jo ligger meget nær op ad vort, i hvert tilfælde i sin tendens.

Ministerens forslag om anlæg af en motorvej fra grænsen til Åbenrå kan vi helt tilslutte os, og det så meget mere som vi tidligere har anbefalet at fremme det sønderjyske motorvejsnet. Selv om riget fattes penge, håber vi, at det snart må være muligt at fortsætte en udbygning af motorvejsnettet i Sønderjylland.

Jeg skal ikke gå i enkeltheder med de øvrige vejstrækninger i ministerens lovforslag. Jeg kan slutte mig helt til, hvad hr. Niels Ravn sagde herom.

Ministeren foreslår i § 5 at ophæve bemyndigelsen til projektering af den såkaldte Søring i København fra Fredens Bro til Gammel Kongevej og Vestmotorvejens indføring til Sønder Boulevard. Vi kan måske nok ikke tage æren for med vort forslag, i december måned at have inspireret ministeren til disse forslag, men der er ingen grund til at skjule, at vi er meget tilfredse med dem.

Da vi ikke i vort lovforslag har været så forudseende at tage Vestmotorvejen med, er det jo godt, at ministeren har gjort det, for det er også indlysende rigtigt. Tiden er simpelt hen løbet fra disse anlæg både trafikalt og med hensyn til, hvem der skal beslutte, og hvem der skal betale; det har de andre partiers ordførere været inde på.

Men tiden er efter vor mening også løbet fra Lyngbyvejens indføring til Søerne, og derfor beklager vi, at ministeren i hvert fald på det punkt ikke har ladet sig inspirere af vort forslag. Der er så meget mere grund til at beklage det, synes jeg, som opgivelsen af Søringen i hvert fald set fra statens side logisk må føre til, at man standser Lyngbyvejen ved Vibenshus, for ellers vil bilerne bøgstavelig talt ende oppe mod en mur.

Hvis vi ser på udviklingen siden beslutningen i 1964, den beslutning, som vi altså gerne ser omgjort, må det erkendes, at grundlaget for disse projekter faktisk er smuldret bort. Trafikudvalget er, som det er

[Overgaard Nielsen.]

blevet nævnt, blevet kraftigt belært om dette ved de henvendelser, vi har fået i den sidste tid, og særlig har en tidligere her nævnt henvendelse fra Foreningen af Byplanlæggere gjort indtryk.

Trafikgrundlaget for Lyngbyvejens videreførelse er ganske enkelt forsvundet. Prognosen i 1964 gik ud fra en spidstimestbelastning fra kl. 16 til kl. 17 på 150.000 personer, men i 1960-1970 skete der et fald fra 104.000 til 88.000. Grunden er et fald i city-beskæftigelsen på 2.000-3.000 årlig, og som det også er blevet nævnt regner Egnspanrådet med, at dette fald vil fortsætte.

Så siger den socialdemokratiske ordfører, som i øvrigt ikke stillede sig helt afvisende over for vort forslag om at standse Lyngbyvejen ved Vibenshus, og prognoser er én ting, men de endelige tal noget andet, og henviser til Egnspanrådets beretning, hvori der siges noget meget poetisk om Københavns rolle som rigets hovedstad, landets største by, som rummer de og de institutioner og organisationer, og man mener, at det så vil trække yderligere beskæftigelse og andre virksomheder hertil. Men København har da i hvert fald i en årrække været rigets hovedstad og landets største by, og disse institutioner og organisationer har også været her i en årrække, men på trods af det er der altså sket det fald, som Egnspanrådet regner med vil fortsætte. Derfor tror jeg — så meget som man nu kan tro på prognoser, det giver jeg den socialdemokratiske ordfører ret i — at det er rigtigt, når det anslås, at i 1980-85 er det rimeligt at regne med 75.000 personer i spidstimen, og det er altså halvdelen af det, som prognosen fra 1964 regnede med. Derfor er det også rigtigt at fastslå, at grundlaget for projektet ikke længere eksisterer. Der er altså ingen grund til at vedtage det radikale lovforslag alene ud fra sparehensyn, selv om det vel ikke er at foragte, men det forstærker dog det økonomiske argument, når der ikke er nogen som helst saglig grund til at give de penge ud.

Så er der den anden og vel ikke mindst vigtigste side af lovforslaget. I trafikministerens fremsættelse til det lovforslag om Salt-holm lufthavn, som folketinget behandlede i går, understreges det, at det ikke vil være forsvarligt at fortsætte Kastrups videre ekspansion — og så citerer jeg:

....,når de meget store ulemper, som lufthavnens drift påfører omgivelserne, tages i betragtning.“

Her ser man altså helt bort fra, at nye flytyper i løbet af ganske få år vil nedbringe støjforureningen ganske betydeligt. Og i det lovforslag fra regeringen, vi i dag behandler, ser man helt bort fra, at indføringen af Lyngbyvejen til Fredens Bro netop vil — for at citere ministeren — „påføre omgivelserne meget store ulemper“.

Man ser også helt bort fra alle de smukke ord om nærdemokrati, borgernes medindflydelse på udformningen af deres egen tilværelse, og hvad der ellers kan siges om det, for det er jo værd at huske, at der er fremsat de alvorligste protester fra alle sider mod Lyngbyvejens videreførelse, lige bortset fra Københavns borgerrepræsentation, og dette skyldes måske, at borgerrepræsentationen ser Lyngbyvejens indføring til Fredens Bro som en for borgerrepræsentationen velkommen pression for gennemførelse af Søringen. Jeg giver den socialdemokratiske og de øvrige ordførere ret i, at selvfølgelig må man, hvis man, hvad vi håber, standser ved Vibenshus og sletter statens forpligtelse over for Søringen, finde en økonomisk tilfredsstillende løsning for Københavns kommune.

Der er også kommet stærke protester og alvorlige advarsler fra 1.500 videnskabelige og andre medarbejdere på de videnskabelige institutter ved Nørre Fælled, fra Foreningen til Hovedstadens Forskønnelse, fra Foreningen af Byplanlæggere, som er nævnt, og fra samtlige 12 lokalråd i hovedstaden. Fælles for alle disse protester er, at de peger på den helt uoprettelige miljøskade, som Lyngbyvejens videreførelse vil afstedkomme. Som Østerbro Avis skrev den 18. januar, ønsker borgerne, at støj- og møgforureningen bringes ned på et minimum. Hvis man fortsætter med udbygningen af Lyngbyvejen, gør man lige det modsatte. Man sætter støj- og møgforureningen op til et maksimum i det pågældende område. Og jeg betragter det som næsten det alvorligste, at man med dette anlæg afskærer befolkningen i de tætbeboede Nørrebrokvarterer fra et rekreativt område, hvor der i dag udfolder sig et virkelig festligt og sundt fritidsliv.

Man ødelægger et stort område af Fælledparken, man ødelægger Amorparken og

[Overgaard Nielsen.]

anlæggene omkring rigshospitalet, og man fælder træerne i Nørre Allé. Og med hvilken virkning? Ja, med den virkning, at der postes endnu flere biler ind i storbyen efter det gamle motto: trafikmidler skaber trafikbehov. Og her kan de så fare rundt for at finde sig en parkeringsplads, hvor de kan slå sig ned til gene for dem, der endnu kører rundt og ikke har fundet en parkeringsplads, hvor de kan anbringe sig til gene for dem, der stadig væk kører rundt for at finde en parkeringsplads osv. osv. Måske kunne man så klare problemet ved en bekendtgørelse om, at biler, der er betalt, skal have et mærkat på forruden, og uden dette mærkat må de ikke komme i den indre by, men det er måske nok ikke realistisk, selv om de fleste gader så kunne omdannes til lege- og gågader. I stedet kunne man lægge en ring af gratis parkeringspladser omkring København og så forbedre den kollektive trafik.

Ministeren har brugt forskellige betegnelser for de sidst udarbejdede projekter for Lyngbyvejens indføring til Fredens Bro, betegnelser som „et reduceret projekt“, „den smalle løsning“ osv. Men den ødelæggelse af miljøet, som jeg omtalte før, bliver jo resultatet under alle omstændigheder, og jeg må spørge med medarbejderne på de videnskabelige institutter og på rigshospitalet, idet og jeg citerer fra henvendelsen til trafikudvalget:

„Er det nødvendigt, at bilisterne vinder de få minutter, det tager at køre fra Vibenshus Runddel til Sortedamssøen på en motorgade fremfor på de eksisterende gader?“

— og jeg må tilføje: når de eksisterende gader er fuldt ud tilstrækkelige til den trafik, der skal afvikles, og når udfletningen fra Lyngbyvej kan laves langt lettere og billigere ved Vibenshus end ved Fredens Bro, når man tager i betragtning, at Søringen opgives.

Det var meget morsomt og fængslende at høre den socialdemokratiske ordfører tale om kæmperundkørslen ved Vibenshus. Jeg skal indrømme, at det radikale forslag ikke her er gået i enkeltheder, men vi fandt da, at en udfletning ved Vibenshus var en naturlig følge af at standse Lyngbyvejen dér. Jeg kan efter den socialdemokratiske ordførers skildring se for mig en kæmperundkør-

sel ved Vibenshus, hvor bilisterne fortvivlet kører rundt og ikke kan finde videre. Men så slap vi da for dem inde i byen.

Endelig vil jeg gerne sige, at føres Lyngbyvejen videre til Fredens Bro, skal man oven i udgifterne til selve vejarbejdet lægge 20-30 mill. kr. til ekstra lydisolering og ventilationsanlæg på rigshospitalet og til sandsynlig flytning af Rockefellerinstituttet, hvor det vil blive umuligt at arbejde, og der vil være store gener for arbejdet på de øvrige videnskabelige institutter i området. Men som nævnt: det alvorligste er efter min mening ødelæggelsen af miljøet, som hele Københavns befolkning vender sig imod. Det er simpelt hen en dårlig idé. Den kunne i sin tid måske nok vedtages, fordi det så ud til, at der blev brug for det. Men når der ikke gør det, bliver ideen i hvert fald ikke bedre.

Jeg anbefaler, at man vedtager det radikale venstres forslag om at standse Lyngbyvejen ved Vibenshus, eller måske bedre endnu sammenarbejder de to forslag, så standsningen af Lyngbyvejen ved Vibenshus indgår i helheden.

Arne Larsen: Lovforslag nr. 148 omhandler visse hovedlandevejsstrækninger. I henhold til § 1 skal vi have bygget en motorvej fra grænsen ved Bov til Rise Hjarup, en strækning på ca. 32,2 km til ca. 215 mill. kr. i 1971-priser. Jeg kan ikke have noget imod, at vi fortsætter udbygningen af den jyske motorvej, som dette her er en parcel af. Det er helt i overensstemmelse med den lov, vi i sin tid gennemførte.

Men når ministeren i sine bemærkninger til lovforslaget siger, at forslaget også må ses i forbindelse med Danmarks indtræden i De europæiske Fællesskaber, der har aktualiseret behovet for en forbedring af vejforbindelsen gennem Sønderjylland med tilslutning til det tyske motorvejsnet, forekommer det mig at være en noget mærkværdig begrundelse for at lave et stykke dansk motorvej. Det må vel være den stigende trafik i sig selv, som motiverer en motorvejsstrækning, og ikke bare det, at vi er blevet medlemmer af Fællesskaberne. Skulle jeg følge min almindelige indstilling til Fællesskaberne, ville jeg foreslå, at motorvejen stoppede et eller andet sted 10-20 km fra grænsen, eller at den vendte om og førte

[Årns Larsen.]

nordpå igen. Jeg kunne også foreslå, at vi nøjedes med Oksevejen eller noget i den retning. Men så tåbelig er jeg nu ikke. Jeg er nok klar over, at af trafikmæssige grunde er det nødvendigt at få en motorvej i dette område.

I forbindelse med forslaget om denne motorvejsstrækning sagde hr. Niels Ravn, at han var glad for og tilfreds med, at vi nu bevilgede større stumper ad gangen, her 32,2 km. Hr. Niels Ravn anså dette for at være et acceptabelt stykke at gå i gang med på én gang. Så kan man selvfølgelig spørge: hvor små er da små bidder? Jeg mener stadig væk, at 30 km er lidt i underkanten. Hvis man rationelt og hurtigt vil have udbygget et motorvejsnet, tror jeg man skulle indstille sig på at tage nogle større bidder ad gangen.

Der er almindelig tilslutning fra amtsrådet og kommunerne i området til den foreslåede vejlinje. Dog siger man, at der er visse detaljer, man godt vil have diskuteret endeligt igennem. Endvidere læser man i bemærkningerne, at også hvad angår de naturfredningsmæssige problemer, var der et og andet, man måske skulle rette. Jeg vil meget henstille både til vejdirektoratet, ministeren, og hvem der nu ellers har med disse sager at gøre, at de nu virkelig gør det ordentligt og grundigt, sådan at vi ikke bagefter skal have en masse problemer med protester osv., fordi vi ikke har taget hensyn til naturen. Der er jo et problem ovre i Fredericiaområdet, hvor vi har lavet en vej gennem den såkaldte Elbodal. Jeg tror ærligt talt, at det er noget af en fejltagelse, efter at man har erfaret, at naturfredningsmyndighederne aldeles ikke er tilfredse med den vejføring. Lad os derfor ikke begå nye fejltagelser nede i det sønderjyske. Det er jo et skønt landområde, og det ville være meget forkert, hvis vi skæmmede det på forskellig vis med en motorvejsstrækning. Alt må gøres for at undgå den slags fejltagelser.

Jeg har ikke mere at sige til de første 4 paragraffer i ministerens lovforslag. Men så er der § 5, som er nok så interessant. Der foreslår ministeren, at § 3 i lov nr. 167 af 27. maj 1964 ophæves. Ved den lov besluttede folketinget i sin tid nogle motorvejsprojekter i og ved København. Det var bl. a. Lyngbyvejens indføring som motorvej til

Sørne, og det var gennemførelse af en motorvej fra Farum til Borups Plads.

Jeg erindrer tydeligt debatten fra 1964. Vi fra vor side gik — det være sagt til behagelig erindring for radikale medlemmer af dette ting — meget stærkt imod disse motorvejsindføringer allerede dengang. Jeg kunne selvfølgelig for nemheds skyld tage min tale fra 1964 frem og bruge den samme argumentation som dengang, for den er holdbar den dag i dag. Tiden har yderligere bekræftet det, vi pegede på dengang, nemlig at der ville komme en udvikling, så disse projekters gennemførelse ville være det rene galmandsværk over for vor by.

Lovforslagets § 5 siger også, at man skal stoppe projekteringen af Søringafsnittet, og det er jeg helt enig med ministeren i. Det bør vi selvfølgelig gøre af mange forskellige grunde, som jeg ikke behøver at træde i. Den radikale ordfører har på udmærket vis forklaret baggrunden. Projekteringen af dette afsnit finder vi i høj grad overflødig. På baggrund af de love, vi har gennemført siden med omfordelingen af statsveje, amtsveje og kommunale veje og med tildeling af vejopgaver til de forskellige kommuner er det helt indlysende og krystalklart, at det ikke er en statsopgave at lave motorvej hverken fra Vibenshus Runddel eller fra Søernes begyndelse. Derfor er vi helt indforstået med, at dette falder ud af loven.

Vi er også indforstået med, at projekteringen af Vestmotorvejens sydlige gren fra Engstrand Allé gennem Scandiagade videre ad Enghavevej og ind til Sønder Boulevard, falder ud af loven, for her er der akkurat det samme problem som med Lyngbyvejens indføring. Man bemærker, at de radikale ikke rigtig har fundet ud af, at her var et problem, for de foreslår ligefrem i deres lovforslag, at projekteringen af denne motorvejsgren fortsættes.

Der er én ting, som jeg vil bede både de radikale og ministeren om at bemærke, og det er Vestmotorvejens nordlige gren. Der er en lov om projektering af vejen fra den nuværende nordlige grens endepunkt i nærheden af Vigerslevvej ind over Gasværksgrunden til Enghavevej og derfra videre ind til Sønder Boulevard. Hvorfor skal det ikke falde ud af loven, hvorfor kommer ministeren ikke med et lovforslag, som også tager dette afsnit med? Jeg vil tillade mig til an-

[Arne Larsen.]

den behandling at komme med et ændringsforslag om, at projekteringen af denne del af Vestmotorvejen også falder væk.

Hvad der er et princip for København, må også være et princip for andre områder i landet, og derfor kunne jeg tænke mig, at andre større byområder fik deres problemer klaret i samme omgang. Her tænker jeg naturligvis på Århusområdet. Vi har en projekteringslov for den jyske motorvej, som skal ind næsten i nærheden af Århus centrum. Den skal øst om Brabrand Sø, og den skal såmænd gå parallelt med en eksisterende ringvej ca. 150 m derfra. Det er jo det helt festlige, at vi i Århusområdet faktisk skal have 2 motorvejsstrækninger med 150 meters mellemrum. Jeg vil mene, at vi også bør se på dette problem i forbindelse med dette lovforslag, hvis det kan lade sig gøre.

I øvrigt om Lyngbyvejens indføring: jeg er selvfølgelig tilfreds med det radikale forslag om at stoppe ved Vibenshus Runddel. Der er af vejdirektoratet udarbejdet 10 eller 20 forskellige forslag til Lyngbyvejens indføring, og intet af dem er tilfredsstillende. Der er smalle, og der er brede forslag, men alle har de deres miljømæssige problemer, de beskærer Fælledparken og Amorparken, og hvad de forskellige områder nu hedder. Der har været livlige protester fra befolkningens side, fra de 12 lokalråd i København, fra de videnskabelige institutter ude i Nørre Allé, fra rigshospitalet, fra byplanlæggere osv. osv., Der er ingen grund til at gentage de argumenter, de er kommet med. Jeg synes, de har været nok så overbevisende.

Interessant er det i denne forbindelse at konstatere, at de videnskabelige institutter og rigshospitalets byggeudvalg har protesteret næsten lige fra starten, da planerne blev kendt. De har forsøgt at komme i forhandling med ministerium og vejdirektorat, og de har fået disse forhandlinger stillet i udsigt. Men hvad man ikke har gjort, er at konsultere de mennesker, som skulle leve under motorvejens forbandelser, hvis den kom engang. Dem har man fuldstændig

negligeret. Jeg synes ærlig talt, at det er en horribel måde at behandle folk på. Det ene øjeblik lover man at forhandle med dem og siger, at man gerne vil samarbejde for at få det bedst mulige projekt under al mulig hensyntagen til de videnskabelige institutter i området, og det næste øjeblik siger man: værsgo, nu kan I bide spids på det her, I har tre dage til at komme med jeres kommentarer. Det er ikke en måde at behandle folk på. Derfor håber jeg, ministeren nu vil tage initiativet til, at forhandlinger bliver optaget, således at vejdirektoratet virkelig kan få fornemmelsen af, hvad det egentlig drejer sig om, og hvad det er for ønsker, man har.

Det er fuldstændig rigtigt, at da man vedtog lovforslaget, var forudsætningerne for Lyngbyvejens indføring helt anderledes, end de har udviklet sig til i dag. Dengang regnede man med, at et antal mennesker på 100.000-150.000 ville passere „søsnittet“ om morgenen, om eftermiddagen og om aftenen, altså en ret livlig trafik mellem byområderne. Men det har jo vist sig, at arbejdspladsernes tal i City er faldet fra 200.000 til 160.000, og man forventer, at de vil falde yderligere til ca. 130.000. Den største persontrafik pr. time gennem „søsnittet“ er faldet fra ca. 100.000 til ca. 85.000, og man regner med, at det vil falde yderligere, til 75.000. Dermed er faktisk hele forudsætningen for loven faldet bort. Det har også vist sig, at biltrafikken i de sidste 5 år er stagneret. Det gælder både maksimal timetrafik og døgntrafik. Altså synes trafikbehovet, tvært imod at blive større, at aftage. Når hr. Niels Ravn derfor stiller spørgsmålet, hvad man forestiller sig der skal ske fra Vibenshus Runddel og indefter, er svaret: herregud, der skal ikke ske noget, for det er ikke nødvendigt, at der sker noget. Det er muligt at lede trafikken ad Nørre Allé, Øster Allé, Jagtvej og mange andre gader. Man kan glide af, hvis man vil, allerede før Hans Knudsens Plads, og man kunne måske hjælpe på det ved at lave en afglidningsvej ad godsbaneterrænet over mod Nørrebro.

[Arne Larsen.]

Der er altså store muligheder for med små midler at klare det trafikproblem, som vil opstå, når motorvejen er ført ind til Hans Knudsens Plads. Det er klart, at alene denne motorvejs tilstedeværelse vil suge noget mere trafik til sig, og så gælder det altså om at få den fordelt. Jeg vil derfor henstille til ministeren, at man allerede nu begynder at kigge på, hvordan vejen skal udformes, ikke bare fra Vibenshus Runddel, men allerede fra Hans Knudsens Plads, således at man prøver på ikke at lave for meget galmandsværk fra Hans Knudsens Plads og ind efter. Jeg tror, det er muligt at lave et sådant anlæg, at trafikken kan blive fordelt, inden den har nået Vibenshus Runddel, eller at den endelige fordeling kan ske dér, og det behøver ikke at koste så voldsomt mange penge.

Socialistisk folkeparti kan altså give tilslutning til den del af det radikale forslag, som går ud på at stoppe Lyngbyvejens indføring som motorvej. I øvrigt kunne man spørge ministeren, om det ikke var nødvendigt at ændre loven yderligere, for den taler jo stadig væk om motorvejsindføring til Søerne. Efter hvad jeg har forstået på de reducerede projekter, er der ikke længere tale om motorvej, men om noget, som man kalder for en semimotorgade eller en overordnet gade, hvor krydsninger mere eller mindre skal foregå i niveau. Det gale ved de hidtidige projekter er, at man fører Lyngbyvejen i tunnel fra omkring Hans Knudsens Plads, eller måske lidt derefter, under Vibenshus Runddel og ud i Nørre Allé. Det vil sige, at man ligefrem presser al trafikken i en ganske bestemt retning, ind i en ganske bestemt gade eller vej. Der er et teknisk problem, som man snarest muligt må få set lidt nærmere på. Med en anden udformning, med en udbygning af Øster Allé og en mindre udbygning af Nørre Allé, tror jeg, man har klaret det problem. Så sparer ministeren en frygtelig masse millioner og så kan der måske blive lidt penge til Københavns kommune til erstatning for de projekterings- og andre udgifter, der måtte være løbet på. Men at give Københavns kommune større erstatninger, fordi den ikke får en motorvej, som den ikke har behov for, kan jeg ikke se at der er noget grundlag for. Nej, jeg tror, man skal følge byplanlæg-

gernes forslag og argumentation om, at vi ikke skal have transittrafik ind gennem de indre byområder. Den skal vi have ledet uden om byen, hvorfor det primære må være at gennemføre motorringvejsprojektet så hurtigt som muligt, sådan at transittrafikken nordfra føres uden om byen, videre over Avedøre Holme og eventuelt over til Amager. Da vi jo snart skal have bygget Saltholm lufthavn, ved vi, at der bliver stort behov for nogle ordentlige vejforbindelser over Amager. Det er ganske klart.

Jeg vil slutte med at sige, at en af de ting, som vi lægger størst vægt på, er at få stoppet transittrafikken. Man regner med nu, at ca. 50 pct. af al den trafik, der presses ind gennem de indre byområder, er transittrafik. Den skal udenom, og så kan vi godt spare en masse af disse store motorvejsanlæg. Vi skal færdiggøre motorringvejen så hurtigt som muligt, og så skal vi i øvrigt ofre nogle flere penge på den kollektive trafik og have en hurtigere udbygning af S-banenettet. Det er derfor med stor beklagelse, jeg erfarer, at ministeren ikke i denne samling vil gøre yderligere ved udbygningen af S-banenettet. Det var dér, man i første række skulle satse på en ordentlig afvikling af den kollektive trafik. Så tror jeg, vi kunne spare adskillige millioner på motorvejsprojekter.

Alsing Anderson: Det er fremgået af dagspressen, at Københavns magistrat og borgerrepræsentation har vedtaget en protest imod det foreliggende regeringsforslags § 5, idet man ønsker at fastholde regering og folketing på den oprindelige lov af 1964, en lov, som hr. Arne Larsen måske talte meget stærkt imod — i hvert fald i erindringen i dag var det stærke ord, der faldt dengang — men som dog, vil jeg minde om, blev vedtaget i denne sal, da afgørelsen skulle træffes, uden at der var én eneste, der stemte imod. Staten og Københavns kommune har siden arbejdet i fællesskab på grundlag af den lov, der blev vedtaget for 9 år siden.

Jeg har i Københavns borgerrepræsentation støttet den protest, der kommer fra Københavns kommune, og jeg føler derfor en vis pligt til her ved første behandling, hvor vi skal markere principielle stillinger, at meddele, at jeg ikke kan medvirke til, at § 5 i lovforslaget bliver vedtaget i folketin-

[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

[Alsing Andersen.]

Københavns omegnskommuner nu og i de kommende år pumper ind i Københavns kommune. Derfor synes jeg, det burde være logisk, at hovedlandevejene i Københavns kommune fik samme vilkår som landevejene i omegnskommunerne.

Ganske vist står der i bemærkningerne til lov om offentlige veje af 1971, som det også er nævnt her i dag, at staten i fremtiden „ikke skulle have veje inde i de større bycentre“, men så tilføjes det: „dog bortset fra forbindelsesveje mellem de store veje“. Primærgadenettet i København har vel netop den funktion at være forbindelsesveje mellem de store motorgader, de store hovedlandeveje, der bliver ført ind til København. Derfor synes jeg og Københavns kommune, at der burde kunne gives mulighed for, at de hovedlandeveisstrækninger, man fører ind i Københavns kommune, bliver betragtet som hovedlandeveje.

Jeg havde besluttet mig til ikke at gå i detaljer med, hvad der kunne siges for og imod en lang række af de problemer, som er blevet rejst. Men jeg må trods alt sige et par ting.

Hr. Overgaard Nielsen henviste til en lang række trafikprognoser og beregninger i et notat, vi har fået fra byplanlæggerne. Disse beregninger bygger på, at der finder en udtynding af beskæftigelsen sted i City. Men over for disse beregninger står, at man fra Københavns vejmyndigheders side ikke har kunnet notere nogen nedgang i biltallet. Der er meget, der tyder på, at selv om der måske nok er færre mennesker beskæftiget i Københavns kommune, er der flere af denne rest, der benytter bilen som køretøj, og det er vel, når der er tale om gadetrafik, ikke et spørgsmål om, hvor mange mennesker der er beskæftiget, men i første række i denne forbindelse hvor mange biler der kører.

Mens jeg er ved hr. Overgaard Nielsens indlæg blot en enkelt detalje mere. Træerne i Nørre Allé skal ikke falde, som hr. Overgaard Nielsen sagde.

Der blev sagt, at en del af Fælledparken skulle beskæres osv. All right, men kigger vi på det hjørne af Fælledparken, der er tale om, er det for det første væsentligst et buskads, der kommer til at falde, og for det andet skulle størstedelen alligevel falde den dag, man opfører det nye planetarium.

Jeg tror, vi skal vente med resten af detaljerne i det indlæg og i hr. Arne Larsens indlæg, til vi kommer til udvalgsarbejdet og senere, og ikke tage det op her.

Flere ordførere har varmt anbefalet en udbygning af det kollektive trafiksystem. Jeg er helt enig. Dels er jeg en af de få, der ikke selv har bil, måske den eneste i denne sal — i hvert fald af de få tilstedeværende — dels er jeg formand for det udvalg i Københavns kommune, der tager sig af den kollektive trafik. Det hedder stadig væk sporvejsudvalget, men navneændringen kommer den dag, ministeren for offentlige arbejder har sit store hovedstadstrafiksel-skab klar. Så kan vi fjerne betegnelsen sporveje. Det er jo kun busser, vi har i øjeblikket. En udbygning af den kollektive trafik er absolut nødvendig, og jeg vil gerne være med til her, som andre ordførere har været inde på, at give denne kollektive trafik en meget, meget høj prioritet, måske overvægt.

København har i årtier ventet på en udbygning af de S-baner og de T-baner, som staten har lovet og folketetinget vedtaget skulle komme. De er ikke kommet endnu, vi venter spændt. Men den kollektive trafik kan ikke alene løse de trafikproblemer, vi taler om her. Dels kan S-baner og T-baner ikke klare den store gods- og varetrafik, der foregår i København, dels skal både lastvogne og det, vi taler om i København som kollektiv trafik, nemlig busserne, have plads i gaderne. En virkelig effektiv udbygning af den kollektive persontrafik kan derfor ganske simpelt ikke finde sted uden en samtidig kraftig udbygning af det københavnske primærgadenet.

Jeg har med tilfredshed noteret mig, at såvel ministeren som den socialdemokratiske ordfører, hr. Knud Damgaard, ikke fraviger den trafikpolitiske vurdering, der lå til grund for statens og kommunens enighed om loven i 1964, og at regeringsforslaget udelukkende er affødt af de nye regler for byrdefordeling mellem stat og kommuner. Måske ligger der en stor samfundsøkonomisk visdom i disse nye regler for byrdefordelingen. Men når disse regler medfører en så skæv opgavefordeling og så store ændringer i opgavefordelingen, som der er tale om her, ændringer, der i øvrigt helt går på tværs af den overordnede regionplanlægning, som vi taler så meget om i denne sal og i udval-

[Alsing Andersen.]

gengive disse måneder, så finder jeg ærlig talt, at konsekvenserne af de nye regler for byrdefordelingen er helt urimelige.

Jeg har ved denne førstebehandling ladet mig friste til at komme med et par detaljer. Jeg ville egentlig blot kort have markeret, at jeg på grund af, hvad jeg har sagt her, ikke kan medvirke til, at regeringsforslagets § 5 bliver vedtaget under de foreliggende omstændigheder og på det nu kendte grundlag, og at jeg heller ikke kan medvirke til det radikale venstres lovforslag.

Ministeren for offentlige arbejder (Kampmann): Jeg vil gerne takke for en, synes jeg, stort set overmåde velvillig behandling af mit lovforslag.

Jeg vil starte med at knytte et par kommentarer til det radikale venstres forslag. Man kunne naturligvis alene holde sig til visse formalistiske betragtninger over forslaget, idet det synes at være udarbejdet i en vis hast, uvist af hvilke grunde. Når jeg fremsætter denne påstand, skal jeg naturligvis også begrunde det. For det første fremgår det ikke helt klart — og det står stadig væk ikke helt klart efter hr. Overgaard Nielsens indlæg — om forslaget er begrundet væsentligst i byrdefordelmæssige hensyn eller i trafikale hensyn. Jeg synes, det er overmåde nødvendigt for at vurdere det radikale lovforslag at få at vide, om det er den ene eller den anden basis, der er udgangspunkt for det radikale venstres forslag, og det er i virkeligheden meget vanskeligt for mig at tage egentlig stilling til forslaget, før jeg ved, om det har den ene eller den anden motivering.

Derefter skylder hr. Overgaard Nielsen, som nu formentlig mod sin vilje er blevet ordfører for dette lovforslag, en forklaring på det, der fremgår af bemærkningerne om, at staten ved at følge det radikale venstres forslag skulle kunne spare mellem 250 mill. kr. og 300 mill. kr. Hvis tallet alene skulle være indgangen til problemstillingen, ved jeg i virkeligheden ikke, hvad det er for et projekt, vi taler om. Så taler vi i hvert fald ikke om det samme projekt, for der foreligger ikke i sidste udformning et projekt af en størrelsesorden på mellem 250 mill. kr. og 300 mill. kr. Men jeg går ud fra, at hr. Overgaard Nielsen kan løfte sløret for, hvad det i

virkeligheden er for et projekt, der tales om. Det er i hvert fald ikke den dyre udformning fra Vibenshus Runddel og ind til Søerne, der er tale om her. Hr. Overgaard Nielsen og de øvrige forslagsstillere kunne blot have spurgt i trafikministeriet om, hvad det projekt koster; det nærmer sig på ingen måde den sum, der er tale om. Hvis det er et helt andet projekt, er det lidt vanskeligt at se, hvilken sammenhæng der er mellem præmisserne for hr. Overgaard Nielsens indlæg her og den konklusion, han nåede frem til.

Derudover er det rigtigt, som hr. Overgaard Nielsen nævnte, at der er en betydelig overlapning imellem forslaget fra det radikale venstre og mit lovforslag, og derfor behøver jeg ikke at beskæftige mig med de dele. Det er uden videre klart, at der er enighed imellem de to partier om de dele af de to lovforslag, som overlapper hinanden.

Jeg kan lige så godt fortsætte med det, der er blevet hovedproblematikken i lovforslaget om visse hovedlandeveje, hvad der jo ikke var svært at forudse, nemlig motorvejsproblemerne i København. Jeg synes dog, inden jeg går til det, at jeg vil understrege, at det andet led i lovforslaget om motorvejsføringen fra grænsen og op til Åbenrå i hvert fald fra vor side var tillagt helt den samme vægt. Jeg kan jo kvittere for den overmåde velvillige behandling, den del af lovforslaget fik, med at oplyse, at jeg har inviteret den tyske trafikminister til Danmark for at diskutere dette projekt, for det er jo ikke ganske uden betydning, at de to projekter nord for grænsen og syd for grænsen harmonerer tidsmæssigt, og det er heller ikke uden betydning, at de harmonerer geografisk, så de rammer hinanden nogenlunde det samme sted, så at vi ikke skal føre stikveje fra den ene vej til den anden. Det synes jeg er et meget praktisk grundlag at mødes på.

Derefter over til spørgsmålet om motorvejsproblemerne i hovedstadsområdet. Her er der ikke den samme tvivl om regeringens holdning, som præger det radikale venstres forslag, for vort forslag er ganske klart og entydigt stillet af byrdefordelmæssige årsager. Det er et synspunkt, vi ikke alene har for København — det være sagt til hr. Alsing Andersen. Det fører visse konsekvenser med sig i andre områder, som hr. Arne

[Ministeren for offentlige arbejder.]

Larsen var inde på, nemlig Århusområdet og Odenseområdet, men måske ikke med den konklusion, hr. Arne Larsen havde nået. Hvis vi ser på Århusområdet, som nu blev fremdraget, er det min opfattelse, at man bør følge de lokale instanser, for så vidt angår linjeføringen. De stikveje, som er nødvendige fra motorvejen sydfra og nordfra ind mod Århus, er efter min opfattelse en lokal anlægsopgave. Men herved er der sket en ændring i forhold til det oprindelige, begrundet i den nye byrdefordelingslovgivning, som vi har vedtaget. Tilsvarende forhold gælder i virkeligheden for Odense.

I øvrigt ved hr. Arne Larsen, at vi kommer til i trafikudvalget at drøfte denne linjeføring, idet jeg fik til opgave af socialdemokraterne, de konservative og de radikale at føre en forhandling med de lokale enheder, da man i de tre partier lægger betydelig vægt på, hvilken stilling de lokale myndigheder tager til disse linjeføringer, og mødet herom er berammet til den 16. februar. Herefter vil jeg naturligvis tilstille trafikudvalget et notat om disse forhandlinger, og så kan vi vel én gang for alle få skåret igennem med hensyn til denne linjeføring. Jeg har lige på tilsvarende vis tilstillet trafikudvalget et notat om linjeføringen nede ved Fredericia, så vi også får en afklaring på dette problem, idet vi vel har den fælles indstilling til disse linjeføringsproblemer, at vi ikke kan diskutere disse spørgsmål i 4, 5 og 6 år uden nogen form for afklaring, når vi ved, hvor mange borgere, kommuner og amter der disponerer i tillid til, at de linjeføringer, folketinget har vedtaget, nu én gang for alle, medmindre helt afgørende ændringer foreligger, ligger fast. Det får vi mulighed for at drøfte i trafikudvalget på grundlag af notater, som vil fremkomme meget snart om Fredericiaproblematikken og efter den 16. februar om Århusproblematikken.

Men tilbage til københavnerproblematikken. Jeg synes, det var rigtigt lige at gøre disse betragtninger, for man bør ikke i Københavns kommune opfatte det, som om det er et spørgsmål, der alene retter sig straffende mod Københavns kommune. Der er virkelig en vis generel, ensartet linje i disse afgørelser, og derfor har jeg fundet det rigtigt at nævne nogle af de problemer om-

kring andre bysamfund i Danmark end lige København.

Kernen i problemet er vel i virkeligheden det, hr. Overgaard Nielsen og hr. Arne Larsen nævnte, nemlig at såfremt lovforslaget om ophævelse af projektbemyndigelsen for stykket fra Fredens Bro og frem til Gammel Kongevej, for længere er vi jo ikke nået med vores projektbemyndigelse, vedtages, og det må jeg skønne, at der er klart flertal for, hvad så med resten af Lyngbyvejens indføring? Hertil er at sige, at jeg i overensstemmelse med den anlægslovgivning, som ganske klart og tydeligt foreligger, agter at igangsætte stykket fra Hans Knudsens Plads til Vibenshus Runddel i en løsning, som er kendt. Først er der den halve løsning, tunnellsøningen, fra Hans Knudsens Plads og til Haraldsgade. Derefter skal den op til overfladen og bliver altså en overfladeløsning fra Haraldsgade og frem mod Vibenshus Runddel. Men det er nok heller ikke — har jeg forstået — dette problem, som rummer de store problemer for ordførerne. Problemet synes at være strækningen fra Vibenshus Runddel og frem til Søerne.

Her vil jeg godt fjerne den usikkerhed, der måtte være hos hr. Niels Ravn og de konservative, med det samme, hvis det medfører, at de konservative kan give et klart svar her ved førstebehandlingen. Hr. Niels Ravn sagde vist nogenlunde ordret, at hvis man kunne få at vide, hvad det var for et projekt, vi var blevet enige med Københavns kommune om, så var der et klart grundlag for i den konservative folketingsgruppe at tage stilling. Jeg kan sige, at den eneste uenighed om projektet fra Vibenshus Runddel og frem til Søerne, som består mellem trafikministeriet og Københavns kommune drejer sig om, om det skal være den smalle eller den brede løsning. Forskellen mellem den smalle og den brede løsning består særlig i, hvor meget areal der skal beslaglægges fra omkring Frederik Bajers Plads og ind til Fredens Bro. Det er det eneste usikkerhedsmoment, der er. Der er altså ikke nogen uenighed om selve omkostningsniveauet for dette vejstykke.

Der er ikke nogen særlig stor omkostningsmæssig forskel imellem den smalle og den brede løsning. Jeg kan oplyse til information for det radikale venstre, at omkost-

[Ministeren for offentlige arbejder.]

ningsniveauet for dette stykke ligger på ca. 50 mill. kr. i anlægsudgift; hertil skal lægges 20 mill. kr., som allerede er anvendt til projektering. Når man tidligere har været oppe på tal omkring de 200 mill. kr., så vil det uden videre fremgå, at vi ved den løsning, som vi er enige — groft sagt — med Københavns kommune om, har sparet et sted mellem 120 og 130 mill. kr. Det er dog en slags penge, og det er også en god tilkendegivelse fra Københavns kommune af, at man synes, det er rimeligt med et sparsommeligt projekt, således som det nu foreligger.

Man er altså enig om, at stykket næppe overhovedet er en motorvej, og man er enig om, at skæringerne med andre gader skal foregå i niveau, først og fremmest ved Blegdamsvej. Det er netop herved karakteriseret, at det ikke er en motorvej, det drejer sig om. Hermed falder efter min mening en meget, meget, meget stor del af argumentationen mod denne linjeføring bort, og jeg vil gå så langt som til at sige, at hvis mange af dem, der har protesteret mod denne linjeføring og denne udformning, rent faktisk kendte udformningen, så tror jeg nok, at protesterne havde en fuldstændig anden karakter, om der overhovedet var protester tilbage.

Til det særlige spørgsmål, hr. Arne Larsen nævnte om pistolhøringsfristen for universitetet og rigshospitalet, vil jeg kun sige, at jeg har beklaget, at fristen var så kort, og da jeg forstod, at man lagde særlig vægt på at få en længere frist, så er der under formalisering et samarbejde med vejdirektoratet og embedsmænd fra universitetet, rigshospitalet og, så vidt jeg erindrer navnet, byggeadministrationen for de højere læreanstalter. Der er altså formaliseret et samarbejde, således at man kan blive enig i spørgsmålet om den brede eller den smalle løsning, og det håber jeg vil virke tilfredsstillende for alle parter.

Jeg kunne over for hr. Overgaard Nielsen fortsætte polemikken omkring Saltholm fra i går, men da hr. Overgaard Nielsen på så mange andre områder har fornuftige meninger og også er tilhænger af Saltholm, skal jeg ikke polemisere med hr. Overgaard Nielsen på dette område.

Jeg vil blot tillade mig den betragtning her, at det er vel en grov påstand at fastslå,

at borgerrepræsentationens holdning til dette spørgsmål skulle være udtryk for en mindre nærdemokratisk opfattelse, hvorefter man henviser direkte til dette høje folketing. Hvis vi egentlig skal tale om nærdemokrati, og hvor afstandene er størst eller mindst, så må man vel uden videre sige, at afstandene er formentlig noget længere til folketingsmedlemmerne generelt, end de er til medlemmer af borgerrepræsentationen.

Jeg synes endvidere, det er en lidt grov påstand at sige, at man i Københavns borgerrepræsentation ikke skulle have taget en lang række af disse miljømæssige betragtninger med i overvejelserne omkring de forskellige projekter. Det er, som om man mener, at en række af de medlemmer, der sidder i borgerrepræsentationen eller bystyret, eller hvor det end måtte være, de repræsenterer ikke nærdemokratiet, og hvis man ikke kan få ret her, så appellerer man til folketinget. Det kan vel ikke give større nærdemokrati end den direkte kontakt til borgerne. Det synes jeg er lidt urimeligt, og jeg synes ikke, det kan være rigtigt, at folketingets medlemmer bidrager til den opfattelse af forholdet mellem nærdemokrati og fjærdemokrati.

Jeg synes, hr. Alsing Andersens indlæg var absolut seriøst og nærdemokratisk præget; og at vi er uenige inden for partiet i dette spørgsmål, idet vi altså drager forskellige konsekvenser af hele byrdefordelingsproblematikken, er ikke det samme som at sige, at vi skulle have forskellig opfattelse af miljøproblemerne, eller at vi skulle have en forskellig opfattelse af de nærdemokratiske kanaler, for det er efter mit bedste skøn ikke tilfældet.

Med disse ord skal jeg takke for førstebehandling.

Arne Larsen: Jeg er enig med ministeren i — og har også opfattet det sådan — at lovforslaget om de københavnske motorgadestrækninger er fremsat af såkaldte byrdefordelingsmæssige årsager. Men derfor bør ministeren da ikke være uimodtagelig også for andre argumenter, nemlig at det også ud fra et trafikmæssigt synspunkt vil være forkert at føre disse motorgader ind gennem byen.

Nu snakker vi om den brede eller den smalle løsning. Ja men det er jo ting og sager, som ikke et menneske i denne by har

[Arne Larsen.]

stiftet bekendtskab med. Det er jo alt sammen ting, som har hvilet nede i vejdirektoratet, og som altså nogle enkelte berørte myndigheder har haft lejlighed til at kigge i. Det er jo ikke sådan, at borgerne i København er blevet informeret et eneste øjeblik om, hvilke planer der forelå, og hvordan hele sagen har udviklet sig. Men nu er det altså tilfældigvis sådan, at nogle af de mennesker, som bliver berørt af det, har stiftet bekendtskab med den brede og den smalle løsning, og nu forstår jeg på ministeren, at han har inviteret universitetet, rigshospitalet og byggeadministrationen osv. til en forhandling, hvor han har spurgt, om de vil acceptere den brede eller den smalle løsning. Det er altså forhandlingsgrundlaget. De må tage enten den brede eller den smalle løsning. Jeg kan forstå, det er det eneste forhandlingsgrundlag, ministeren lægger op til. Ja men det er da ganske uacceptabelt, for uanset om det bliver en bred eller en smal løsning, så går den ud over visse miljømæssige kvaliteter både i Fælledparken og i Amorparken, og den går ud over arbejdsmulighederne i de videnskabelige institutter i Nørre Allé og på rigshospitalet. Derom er der ikke nogen som helst tvivl, og det har der været protesteret imod allerede fra starten af. Derfor synes jeg, ministeren skulle overveje dette forhandlingsgrundlag.

Det er da også sådan, at undervisningsministeriet vil forlange erstatning for de gener og al den ombygning og de nye byggearbejder, som må foretages ved de videnskabelige institutter for at forhindre, at man bliver udsat for støj og rystelser og får ødelagt sit videnskabelige arbejde. Det rejser store undervisningsmæssige og videnskabelige problemer, hvis man skal have en motorvej lige uden for vinduerne. Rockefellerinstituttet bliver jo stærkt berørt af dette forslag.

Hr. Alsing Andersen sagde, at jeg skulle kigge på, hvor mange mennesker der arbejdede i den indre by, men jeg skulle også kigge lidt nærmere på, hvor megen trafik der var i den indre by. Ja, jeg har prøvet at kigge på det, og som kilde har jeg stadsingeniørens årsberetning for 1971-72 — den må vel være hr. Alsing Andersen bekendt. Tællinger foretaget i 1971 over køretøjer mod byen i morgenspidstimen mellem kl. 8 og 9 viser ved tællepost Emdrup Sø: 2.081, ved

tællepost Hans Knudsens Plads: 2.350, ved tællepost Nørre Allé: 2.010, ved tællepost Blegdamsvej: 2.071, ved tællepost Sølvgade: 1.827 og ved tællepost Østersøgade: 976. Det var altså morgenspidstimen mellem kl. 8 og 9 i 1971, og trafikken er faldet siden. Kan så nogen forklare mig, hvorfor det er nødvendigt i 1973 at lave en smal løsning gennem Nørre Allé og Tagensvej, som skal tage 5.000-6.000-7.000 i spidstimen? Er det nødvendigt? Man har nu dimensioneret et anlæg, til trods for at man kalder det en smalle løsning, som er 3 gange så bred, som Tagensvej er i øjeblikket — og det er en temmelig bred vej. Den smalle løsning kan man altså roligt reducere ganske betydeligt, det sker der intet som helst ved.

Man kunne også prøve på at kigge lidt på Øster Allé, for den kan udnyttes; i stedet for at være parkeringsareal kunne den jo blive vejareal, køreareal. Det tror jeg var mere hensigtsmæssigt i stedet for at udnytte vejen, som man gør i øjeblikket. Der er altså masser af muligheder for at løse dette problem uden smalle og brede løsninger, men ved at gøre det til nogle ganske ordinære indkørselsveje. Jeg indrømmer, at ministeren har klargjort for os, at beregnet som forskellen mellem forslaget af 1964 og det, som man nu vil lave, sparer staten 120-130 mill. kr. Det er virkelig fremragende gjort. At man med bind for øjnene i 1964 vedtager et lovforslag, som betyder, at vi i 1973 uden synderlige omforandringer kan spare 130 mill. kr., det er godt. Jeg synes, ministeren skal fortsætte ad det spor, for så sparer vi yderligere en 60-70-80 mill. kr., inden vi er færdige. Det synes jeg var en god idé.

Ministeren svarede mig ikke på spørgsmålet om Vestmotorvejens nordlige gren, om, hvorfor vi ikke stopper projekteringen på det område. Det synes jeg ministeren skulle gøre, og det ville klæde ham pænt, hvis han kom med et ændringsforslag til sit eget lovforslag netop i så henseende.

Jeg var inde på motorvejsstrækningen ovre i Sønderjylland, hvor jeg berørte de naturfredningsmæssige problemer. Jeg vil gerne bede om endnu en gang, at ministeren sørger for, at naturfredningsmyndighederne bliver taget med på råd. Vi skal ikke have flere skandaler. Derfor må man pålægge vejdirektoratets regionskontor derovre, at

[Arne Larsen.]

det forhandler seriøst med naturfredningsmyndighederne; hvis der på et eller andet tidspunkt bagefter kommer problemer, så må vi vide, hvor vi skal placere ansvaret.

Overgaard Nielsen: Jeg tror, ministeren har misforstået noget, når han siger, at mit partis ordfører var til forhandlinger, og at det derfor var mod min vilje, jeg blev ordfører i denne sag. Det er det ikke. Jeg slås altid gerne for en god sag, og det forekommer mig at være en god sag.

Men ministeren har ret i én ting: vort forslag er udarbejdet i hast. Det blev udarbejdet, fordi vi havde fået at vide — og det er jo også muligt, det var sket, hvis vi ikke havde fremsat det — at lige først i det nye år ville det stykke af Lyngbyvejen blive udbudt i licitation. Det er åbenbart en forkert oplysning, men det var på det grundlag, vi mente at detastede, for vi ville få meget sværere ved at standse Lyngbyvejen ved Vibenshus, hvis der først var indbudt til licitation.

Dette, at det skulle ske i hast, har selvfølgelig haft sin indflydelse på forslaget, men en anden ting har også haft indflydelse, som man gang på gang er vendt tilbage til her i folketinget, nemlig folketingets mulighed for at få sagkyndig hjælp ved udarbejdelse af forslag. Her tror jeg ikke ministeren — for der er jo travlt i trafikministeriet — kunne sige det samme, som han sagde med hensyn til beløbene: vi kunne jo bare have spurgt i trafikministeriet. Jeg er ikke sikker på, at vi havde nået udarbejdelsen af forslaget selv om vi kunne have fået lidt hjælp i trafikministeriet. Derfor fremsatte vi forslaget som vi gjorde, lidt amatøragtigt måske, men viljen var god nok, og ministeren er jo ikke i tvivl om, at vi vil standse Lyngbyvejen ved Vibenshus, så vi har i hvert fald opnået at få sagt, hvad vi ville.

Man har talt om byrdefordelingen og de trafikmæssige begrundelser. For vort vedkommende er det begge dele, det økonomiske og de trafikmæssige hensyn. Men selv

om de økonomiske hensyn slet ikke eksisterede, mener jeg, at de trafikmæssige argumenter for at standse ved Vibenshus ville være stærke nok. Når vi har regnet beløbet ud til ca. 200-250 mill. kr., så har vi fundet tallene på side 754 i finanslovsforslaget og talt sammen til ca. 210 mill. kr. Vi har måske nok taget for meget med, men det giver mig anledning til at sige en anden ting, som jeg synes man burde være opmærksom på at få rettet. Det ville være rart, hvis man ud af de poster, der står, kunne se præcis, hvad disse penge skal gå til. Vi har altså studeret materialet og fået det til 210 mill. kr. Dertil har jeg så lagt de 20-30 mill. kr., der bliver udgifterne på rigshospitalet, og et beløb, som jeg ikke kender, for flytning af Rockefellerinstituttet.

Hr. Alsing Andersens argumentation var egentlig for mig en illustration af, at Lyngbyvejens indføring vil være en direkte presion for Søringens gennemførelse. Jeg vil for så vidt gå så langt at sige, at hvis man fører Lyngbyvejen ind til Fredens Bro, så vil hr. Alsing Andersen meget hurtigt få sin Søring, for så kan vi ikke undvære den. Det var nøjagtig det samme, ministeren sagde, da han sagde, at det centrale spørgsmål er: opgives Søringen, hvad så med resten af Lyngbyvejen? Jeg kan sige: gennemføres Lyngbyvejen, hvad så med Søringen? Det hænger uløseligt sammen. Hr. Alsing Andersen har altså efter min mening ret i, at hvis man fører Lyngbyvejen ind, så må man også bygge Søringen, og det er bl. a. en meget vægtig grund for os til at prøve at standse Lyngbyvejen ved Vibenshus.

Ministeren sagde også, at hvis man havde kendt forslaget, så ville der muligvis slet ingen protester være kommet. Jeg kan sige, at så mangler der altså noget i informationen, der mangler noget i nærdemokratiet, for man burde jo kende forslaget. Men der er dog nogle, der har kendt det, nemlig rigshospitalet og de videnskabelige institutter på Nørre Fælled, og de er blandt dem, der protesterer kraftigt imod forslaget.

Det er rigtigt, at vejen nok er længere til

[Overgaard Nielsen.]

folketinget, end den er til borgerrepræsentationen, men jeg kan kun sige, at så er vejen alt for lang til begge dele, for hvis man ikke vil tage hensyn til de protester, der er kommet, og tage dem med ind i overvejelserne, men afvise dem med, at disse protester er kommet, fordi man ikke kender forslaget, så mangler der altså noget, i hvert fald fra den ene side, med hensyn til dette nærdemokrati.

Må jeg rent praktisk sige, at der er ikke, efter hvad jeg har fået oplyst, trafikvanskeligheder på det stykke af Tagensvej, vi taler om, og det vejer efter min mening meget tungt imod at føre Lyngbyvejen videre.

Hr. Arne Larsen fremhævede, at hans parti havde haft sit meget stærke standpunkt i 1964; det er allerede blevet oplyst, at man undlod at stemme i sin tid. Det er vel egentlig ligegyldigt, hvem der får æren for en god idé gennemførelse, blot den bliver gennemført. Jeg skal gerne råbe både tre korte og ét langt hurra, den dag vi afslører en buste af trafikministeren på Vibenshus Runddel til ære for, at det var ham, der standsede Lyngbyvejen dér.

Alsing Andersen: Vi er jo nu ved at komme over i detaljerne, og jeg tror ikke, det just er tidspunktet til at begynde på de store detaljer. Men hr. Arne Larsen startede i denne omgang med at sige, at der er en række uklarheder om disse begreber, vi taler om, vi er ikke alle sammen helt nøjagtigt klar over, hvad der dækker sig bag begreberne. Han nævnte derpå den smalle og den brede løsning, og hr. Arne Larsen talte meget om dette. Jeg synes, der mangler i hvert fald ét perspektiv i den debat, nemlig dette, at den såkaldte brede løsning, som hr. Arne Larsen var stærkt imod, fordi han mente, den ville skade miljøet i Amorparken og over for hospitalet, jo ikke laves for at skade miljøet dér, men for at sikre miljøet længere nede, for at få den motorgade, der skal igennem Fredensgade, lagt længst muligt væk fra de huse, der skal bevares, og hvor der bor adskilligt flere mennesker, der bliver generet, end der er mennesker, der bliver generet ved parkanlægget. Det perspektiv skal også med.

Det samme kan man sige om en række af de påstande, der er kommet her om trafik-

tællinger og alt muligt andet, at der er jo andre perspektiver end just dette. Når hr. Arne Larsen nævner Øster Allé, så er det rigtigt, at det er en dejlig stor og bred gade, der kunne udnyttes på en helt anden måde. Men hvis man nu trækker trafikken ind den vej — der kan vel blive en sekssporet motorgade den vej eller noget i den stil — hvor skal vi så gøre af den, når den kommer ind til Blegdamsvej? Skal vi så rive de huse ned, der ligger for enden af Øster Allé? Det er jo en af de planer, der har været snakket om i sin tid, og som ikke er fundet god. Og hvor skal vi så føre den hen? Over havneløbet med store omkostninger? Eller skal vi for at få en billig og en smal løsning, som hr. Arne Larsen åbenbart gerne vil have, lade hele den trafik, der kommer fra en sekssporet motorgade i Øster Allé, ende i Store Kongensgade og Kongens Nytorv?

Jeg tror, der er en lang, lang række perspektiver i de detaljer, der har været draget frem her i debatten, som vistnok, og det var alle ordførere enige om, egner sig langt, langt bedre til et udvalgsarbejde end til en ping-pong i salen her.

Hr. Overgaard Nielsen siger, at mine bemærkninger om Lyngbyvej og Søringen i og for sig beviste for ham, at vi fra Københavns side bruger Lyngbyvejen som en pression for at få Søringen. Nu kan jeg på den ene side ikke lide ordet pression, når det bruges på denne måde, for der antydes jo noget lidt misliebigt, når man netop vælger det ord. På den anden side er pression vel i og for sig noget lovformeligt noget, hvis man kan argumentere for det, hvis der er saglige motiver for det. Men jeg skal helt se bort fra ordet pression i denne forbindelse og sige, at der er ikke tale om, at København uden hensyn til alt muligt andet har forelsket sig så stærkt i den lille stump af primærgadenettet, der har fået navnet Søringen, at vi sætter alt ind for at få lige præcis den lille bitte stump ført igennem. Det er jo et langt, langt større perspektiv, der er tale om.

I den forbindelse kan jeg ikke lade være med at nævne den udmærkede Bispeengbue, der jo efterhånden står som et mislykket fænomen, fordi den trafikale funktion, Bispeengbuen skulle løse, efterhånden er forsvundet, når vi ikke kommer videre.

Når vi har fået Hareskovlinjen, og når vi

[Alsing Andersen.]

har fået Lyngbyvejlinjen så langt ind, som de er kommet allerede nu, så mangler ganske simpelt den logiske trafikale afrunding eller afslutning på disse projekter. I den forbindelse er det sådan set underordnet, om vi siger Hans Knudsens Plads eller Vibenshus Runddel, eller hvor vi lægger det. Når de er kommet så langt ind allerede, så mangler der en afslutning, hvis vi ikke skal have ødelagt miljøet i de brokvarterer, som hele denne trafik skal ledes ind igennem, hvis vi som sagt ikke får denne afrunding. Derfor var det jo, at stat og kommune i fællesskab i sin tid fandt ud af, at for at få den mest miljøbeskyttende løsning i forbindelse med disse indførende motorveje måtte man have en afrunding, og man fandt frem til Søringen, som teknisk og miljømæssigt var den bedste løsning. Der er ingen pression i dette fra kommunens side. Det er den logiske konklusion af det lovgivningsarbejde, der har fundet sted i dette hus.

Niels Ravn: Jeg burde vel takke ministeren for de oplysninger, der blev givet i relation til mine bemærkninger vedrørende det såkaldte reducerede projekt fra Vibenshus Runddel og frem til Fredens Bro. Jeg må imidlertid bedrøve ministeren: der er så store problemer forbundet med dette projekt både i økonomisk, miljømæssig og trafikalt henseende, at den konservative folketingsgruppe må forbeholde sig udvalgsarbejdets grundige gennemgang af disse problemer, før vor endelige stillingtagen kan blive meddelt ministeren. Ministeren må altså styre sin utålmodighed, indtil dette arbejde er udført.

Derudover vil jeg kun tilføje, at der jo også er andre problemer i relation til det projekt, vi her diskuterer, jeg kan f. eks. bare nævne Godsbaneringen. I øvrigt skal jeg ikke forlænge debatten med flere bemærkninger.

(Kort bemærkning).

Arne Larsen: Lige en bemærkning til hr. Alsing Andersen, som vistnok har misforstået mig noget. Jeg er udmærket klar over, hvad både den smalle og den brede løsning indebærer. Begge dele går ud over miljøet og beskærer Amorparken osv. Den brede

løsning adskiller denne store hovedfærdselsåre i to afsnit, og så forsøger man at lægge et lille grønt bælte inde i midten, men det er der jo ingen der får hverken fornøjelse eller glæde af, for der er ingen, der kan komme derover. Hverken den smalle eller den brede løsning af Lyngbyvejens indføring er ideel, og jeg har sagt: den er heller ikke nødvendig, og derfor må man finde andre og endnu smallere løsninger.

Derfor er det heller ikke nødvendigt at lave Øster Allé om til en motorgade eller motorvej, lige så lidt som det er nødvendigt at lave Nørre Allé til en motorvej. Derfor får hr. Alsing Andersen altså ikke de kolossalt store problemer, når han kommer ind på Trianglen. Det, det drejer sig om, er at finde en fornuftig måde at fordele trafikken på, og det, det gælder om, er først og fremmest at undgå at få transittrafikken ind gennem byen. Vi skal have en afrunding, det er jeg helt på det rene med; når vi nu har lavet disse motorgader og motorveje ind til byområderne, så skal vi have en afrunding, men vi må klare problemet med motorringvejen og så få disse transitkørende til at køre ad denne ringvej. De, der virkelig skal ind i byen, tror jeg nu nok at vi får muligheder for at fordele på det eksisterende primærgadenet, især hvis vi udbygger det en lille smule — til langt mindre beløb end det, som man har regnet med at skulle bruge på Lyngbyvejen.

Ministeren for offentlige arbejder (Kampmann): Der er vist næppe stemning for at fortsætte diskussionen i denne stede mere intime kreds her, så meget mere som en række af de problemer, der nu drages frem, er af detaljeret karakter og vel i høj grad egnet til videre udvalgsbehandling. Derfor skal jeg heller ikke fortsætte drilleriet over for hr. Overgaard Nielsen; der er kvitteret fra begge sider. Intentionen står efterhånden klart og tydeligt, så nogenlunde i hvert fald, og dermed lader vi det være.

Hr. Arne Larsen rejste 3 spørgsmål i sit næstsidste indlæg, som jeg naturligvis skal svare på. Hr. Arne Larsens synspunkt var, at det kunne være besværligt for borgerne at blive informeret om disse brede og smalle løsninger. Det er vel ikke så besværligt, at det ikke havde kunnet lade sig gøre, hvis man havde forsøgt, og derfor vil jeg da

[Ministeren for offentlige arbejder.]

svare tilbage med at spørge: vil hr. Arne Larsen garantere, at samtlige, der har protesteret mod disse løsninger, rent faktisk har kendt det brede og det smalle projekt, som det i dag drejer sig om? (*Arne Larsen*: Ja!). Den garanti vil hr. Arne Larsen godt give. Jeg forstår, at det er relativt let at slå ud med armene og give en sådan garanti for samtlige — jeg ved ikke, hvor mange tusind det er — der har protesteret. Vi kan jo foretage en stikprøve og se, hvem der har ret.

Det andet spørgsmål, hr. Arne Larsen rejste, drejede sig om, at der ligefrem skulle blive forlangt erstatning i trafikministeriet. Jeg synes principielt, at man skal se erstatningskravet først, dets størrelse og særlig dets begrundelse, før man tager stilling til det. Vi har jo at gøre med visse folk, som ikke er bange for at anvende endog ganske stærke pressioener — det ved vi jo fra andre sager i det pågældende kvarter — og derfor synes jeg, vi skal se manden, før vi reagerer på det.

Endelig rejste hr. Arne Larsen et i og for sig meget relevant spørgsmål, måske det mest relevante spørgsmål: hvad med Vestmotorvejens nordlige grens indføring? idet han meget rigtigt gjorde opmærksom på, at den jo ikke var omfattet af dette lovforslag. Det er ganske rigtigt. Begrundelsen herfor er, at den nordlige grens indføring som bekendt indgår i hele godsbaneproblematikken, og det er vel ikke forkert at sige, at godsbaneproblematikken ikke er afklaret i trafikudvalget i dag. Vi har skønnet det rigtigst, at spørgsmålet om den nordlige grens indføring afventer det tidspunkt, da en egentlig afklaring af hele godsbaneproblematikken måtte foreligge. Det er begrundelsen.

Hermed sluttede forhandlingen.

Lovforslagenes overgang til anden behandling
vedtoges uden afstemning.

Tredje næstformand (From): Jeg foreslår, at lovforslagene henvises til udvalget om offentlige arbejder. Hvis ingen gør indsigelse mod dette forslag, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Der er ikke mere på dagsordenen.

Folketingets næste møde afholdes i morgen, torsdag den 1. februar, kl. 10 med følgende dagsorden:

1) *Tredje behandling af:*

Forslag til lov om ændring af lov om uddannelse af børnehave- og fritidspædagoger.

2) *Tredje behandling af:*

Forslag til lov om ændring af lov om gymnasieskoler og studenterkursus.

3) *Tredje behandling af:*

Forslag til lov for Grønland om salg og servering af stærke drikke.

4) *Forespørgsel til statsministeren af Nyboe Andersen m. fl.*

Mødet hævet kl. 19.17.

46. møde.

Torsdag den 1. februar kl. 10.

Formanden: I skrivelse af gårs dato meddeler justitsministeren, at han ønsker skriftligt at fremsætte:

Forslag til lov om ændring af retsplejeloven, udpantningsloven og lov om inddrivelse af underholdsbidrag. (Udlæg og udpanning, lokalnævn vedrørende politiets virksomhed og behandling af klager over politiet m. v.) og forslag til lov om fremgangsmåden ved inddrivelse af skatter og afgifter m. v.

I skrivelse af gårs dato meddeler økonomi- og budgetministeren, at han ønsker skriftligt at fremsætte:

Forslag til lov om optagelse af statslån i udlandet.