

Formanden:

Jeg foreslår, at lovforslaget går direkte til tredje behandling uden fornyet udvalgsbehandling. Hvis ingen gør indsigelse mod dette forslag, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Man gik dernæst til afstemning vedrørende forslag til lov om ændring af lov om midlertidig offentlig støtte til almenyttigt boligbyggeri.

Ændringsforslag nr. 1
forkastedes med 107 stemmer mod 12; 3 medlemmer stemte hverken for eller imod.

Ændringsforslag nr. 2
vedtoges med 98 stemmer mod 20; 2 medlemmer stemte hverken for eller imod.

Ændringsforslag nr. 3
vedtoges uden afstemning.

Ændringsforslag nr. 4
vedtoges med 98 stemmer mod 22.

§ 1 med de foretagne ændringer og § 2
vedtoges uden afstemning.

Lovforslagets overgang til tredje behandling
vedtoges uden afstemning.

Formanden:

Jeg foreslår, at lovforslaget går direkte til tredje behandling uden fornyet udvalgsbehandling. Hvis ingen gør indsigelse mod dette forslag, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Man gik dernæst til afstemning vedrørende forslag til lov om ændring af lov om midlertidig regulering af boligforholdene.

Ændringsforslaget om en ny affattelse af lovforslagets tekst
forkastedes med 98 stemmer mod 22.

Lovforslagets tekst og dets overgang til tredje behandling
vedtoges uden afstemning.

Formanden:

Lovforslaget går nu til fornyet behandling i udvalget.

Sluttelig foretoges afstemning vedrørende forslag til lov om ændring af lov om boligbyggeri.

Lovforslagets tekst og dets overgang til tredje behandling
vedtoges uden afstemning.

Formanden:

Jeg foreslår, at lovforslaget går direkte til tredje behandling uden fornyet udvalgsbehandling. Hvis ingen gør indsigelse mod dette forslag, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Den sidste sag på dagsordenen var:

Forespørgsel til ministeren for offentlige arbejder af Kristine Heltberg, Kurt Brauer, Poul Dam, Morten Lange, Henning Philipson, Gert Petersen og Ømann:

„Hvilke oplysninger kan ministeren give vedrørende indføringen af Lyngbyvejens trafik til Københavns centrum?“

(Forespørgsel nr. V).

Ordføreren or forespørgerne (*Kristine Heltberg*) (SF):

Må jeg først og fremmest beklage, at forespørgslen er faldet på så sent et tidspunkt, at de færreste formodentlig interesserer sig synderligt for Lyngbyvejen og dens skæbne. Den blev stillet på et tidspunkt, hvor det hverken var så sent, eller hvor folk var så trætte, som de er nu, og den blev stillet simpelt hen, fordi der har været for megen mytedannelse omkring denne Lyngbyvej og dens vej ind mod centrum.

Det forekommer mig, at en hel del af det, vi har fået at vide i trafikudvalget, måske ville have været meget nyttigt at få frem i den offentlige debat, så vi kunne slippe for en hel del mistænkeliggørelse og en hel del spekulationer om, hvorvidt der måske bag ved disse indskrænkede planer lå nogle helt andre og meget mere gammeldags, energi-krævende og meget mere imponante vejtekniske planlægninger, som man måske fra vejdirektoratets side ikke helt havde nænnet at give afkald på.

[Kristine Heltberg.]

Det er i og for sig en endelig fosikring fra ministerens side om, at det ikke er meningen, at Lyngbyvejen og dens fortsættelse skal blive til et kæmpemæssigt monument over en forældet planlægning, jeg udbeder mig her. Det er en meget kort motivering. Jeg vil gerne have, at ministeren ganske klart og entydigt beviser, at det ikke er meningen, at parker skal ødelægges, at miljøværdier i København skal tilintetgøres, at mere kultveilte skal ledes ind i byen, at det kort og godt ikke er meningen, at de skrabede planer, som det hedder, man har lavet nu, skal føre til en helt anden løsning i anden omgang, som fører alle de frygtede Søringsplaner med sig. Jeg vil gerne have, at ministeren over for os her i salen, over for offentligheden gør det ganske klart, at det ikke er meningen at ødelægge hverken Fælledparken eller Amorparken, ej heller at ødelægge Søerne og lægge op til en søring ad bagdøren, og at ministeren ganske klart gentager det tilsagn, som allerede er givet i udvalget, om at samarbejde med miljøministeren omkring vejprojekterne i det indre København.

Jeg håber, vi kan få disse bekræftelser, således at befolkningen i København og befolkningen i øvrigt kan få indtrykket af, at det er meningen, at vi skal have København i en tilstand, der ikke bliver til et monument, en skamstøtte, over en dårlig planlægning.

Ministeren for offentlige arbejder (Damsgaard):

Jeg går ud fra, at spørgsmålet dels går på, hvilke planer jeg har med hensyn til selve vejanlægget fra Hans Knudsens Plads og ind til Søerne, dels går på, hvordan man inde i centeret vil kunne opsuge den trafik, som en sådan stor trafikåre vil poste ind i byen.

Det ligger sådan, at dengang loven om hele Lyngbyvejsprojektet blev vedtaget her i tinget i 1964, da forestillede man sig, at det var nødvendigt af hensyn til den voksende biltrafik at bygge 4 eller 5 motorgader helt ind til Københavns indre by, og det fremgår også af bemærkninger til lovforslaget, at man regnede med anlæg af såvel en indre ring, Søringen, som en ydre ring, Godsbaneringen, inden for den allerede fastlagte

motorringvej. Man regnede dengang med, at der ad åre kunne blive tale om en maksimumstimetrafik på ca. 8.000 biler i én retning ind ad Lyngbyvejen, og den nu omtrent fuldførte udbygning af Lyngbyvejen på strækningen fra Vangede ind til Hans Knudsens Plads er da også projekteret med henblik på bekvem afvikling af en trafikmængde af denne størrelse. Det var så forudsat, at en del af denne trafik ville fordele sig, inden den nåede Søerne, og at en resttrafik på vel omkring 5.000-6.000 biler i maksimumstimen ville passere Søerne og her enten kunne fortsætte ad en søring eller søge direkte ind til centrum ad det bestående gadenet.

I de 10 år, der er gået siden lovens vedtagelse, har opfattelsen af motorringens velsigelse unægtelig ændret sig. Der er opstået en udpræget modvilje mod at gøre det alt for nemt for bilisterne at køre ind til centrum til deres daglige arbejde; man vil hellere forbedre de kollektive trafikmidler for på den måde at holde bymidten fri for de alt for mange biler. De prognoser, der i de senere år er blevet udarbejdet for trafikken til og fra bymidten, har været ret svingende, idet beregningsresultatet i høj grad afhænger af de antagelser, man opstiller med hensyn til gadenettets udbygning og det kollektive trafiknets udbygning. Jeg kan nævne, at egnsplanrådet i 1970 opstillede en prognose for året 1975 og kom til, at maksimumstime-trafikken over Fredens Bro, hvis der ikke bygges nogen søring, ville blive ca. 4.300 køretøjer i én retning. Der er imidlertid blandt eksperter senere opstået tvivl om, hvorvidt trafikken til og fra centrum ville blive ved med at vokse.

På grund af denne usikkerhed og ikke mindst under hensyn til den sparsommelighed, der under de herskende forhold må vises med hensyn til vejbyggeriet, har jeg besluttet at gå ind for, at der på den indre strækning fra Hans Knudsens Plads til Søerne kun skal ske en meget beskedent udbygning med helt minimale indgreb i områderne langs vejen og til en samlet udgift på 20-25 mill. kr. Sådan som det allerede er omtalt i dagspressen, har jeg over for udvalget for offentlige arbejder stillet forslag herom, og jeg vil da gerne have sagt til forespørgerne, at det er min bestemte opfattelse, at det er en endelig løs-

[Ministeren for offentlige arbejder.]

ning, derom skal ikke herske tvivl. Jeg tror også, det er en forsvarlig løsning og må være det endelige resultat.

Jeg vil da også godt bekræfte, at jeg intet har imod — og jeg vil da også gerne henstille det — at man fra miljøministeriets side ser på disse planer. Jeg vil ikke tro, der er nogen indvending, men det er op til miljøministeriet at se på disse ting.

Den omhandlede reduktion af Lyngbyvejsprojektet er i øvrigt så væsentlig, at det vil være nødvendigt at søge anlægsloven ændret på dette punkt. Kapaciteten af den istandgjorte Lyngbyvejsindføring bliver forøget med ca. 50 pct. i forhold til det nuværende, men kommer efter eksperternes beregning kun op på 3.200 køretøjer pr. time i hver retning, altså en del mindre end de ca. 4.300 køretøjer, som den tidligere omtalte prognose for året 1975 angiver. Det er imidlertid nødvendigt at vise sparsommelighed, og den mere beskedne udbygning stemmer også godt overens med det almindelige ønske om at holde igen på automobilkørslen til og fra Københavns centrum.

Projektet er efter min opfattelse i overensstemmelse med tankegangen i den betænkning, trafikudvalget — som jeg tror alle de ordførere, der nu vil tage ordet, er medlemmer af — afgav den 10. maj 1973, hvor der tales om at skabe en hensigtsmæssig kapacitetsmæssig balance mellem motorvejen fra Vangede og gadenettet inden for Søringen. Den ret stærkt begrænsede kapacitet på den indre strækning vil medføre, at der ikke bliver vanskeligheder ved at optage trafikmængderne på Sølvgade, Østersøgade og Øster Farimagsgade. Efter de af eksperterne opstillede beregninger kan disse gader modtage henholdsvis 1.980, 1.320 og 270 køretøjer, tilsammen ca. 4.000 i maksimumstimen, altså en del mere end de 3.200, som angives at være grænsen for, hvad der kan komme ind ad Fredensgade.

Formanden:

Jeg vil ikke fastsætte nogen taletid for ordførerne — så er jeg bange for, de udnytter den.

Ordføreren for forespørgerne (Kristine Heltberg) (SF):

Under den energikrise, vi oplevede for et

halvt års tid siden, lå Lyngbyvejen hen i et fuldstændigt øde, og den dannede dengang en ganske grotesk illustration til de tanker, man gjorde sig om, hvad disse enorme bygningsværker — disse enorme trafikprojekter — egentlig kan komme til at blive i en tid, der er noget anlederledes end den, vi i og for sig er vant til at leve under, og som vi betragter som en selvfølge.

Det forekommer mig, at det er på tide, vi tager hele den tankegang op til revision, der i og for sig førte til glade og håbefulde arrangementer. Vi har noget, der kan advare os, i form af Thomas B. Thrigesgade i Odense, der tilsvarende udgør et mindesmærke, et monument, over en forældet trafikplanlægning fra 1930ernes tid. Lad os håbe, at Lyngbyvejen, et meget større projekt, ikke bliver et tilsvarende grotesk mindesmærke for vor egen tids fejlagtige og misforståede planlægning.

Derfor forekommer det mig, at man ikke skal føje spot til skade eller kaste flere penge ud på disse enorme trafikprojekter i tider, hvor man kan se, at bilmængden ind mod centrum er faldende, hvor man kan fornemme, at en holdning henimod den kollektive trafik bliver mere og mere populær og gør sig mere og mere gældende. Lad os håbe, at det, der bliver investeret i, bliver miljøværdier og forbedringer for den by, som ikke blot er et bosted for henved 1 million mennesker, men også det sted, som vi glæder os alle over at besøge, og som vi gerne vil have at også fremmede skal have glæde af at kunne komme til.

Tiden er altså inde til at give større agt på de miljøværdier, som vi tidligere anså for en selvfølge, og det kan godt være, at tiden er inde til, at et enkelt træ eller en række træer i Amorparken i og for sig er nok så meget værd som nok så mange beregninger over antallet af biler i timen, der kan føres ind mod centrum. Vi skal tværtimod have bilerne ud af centrum. Vi skal hve anlagt store parkeringspladser af hensyn til de mennesker, der ikke kan komme til centrum på anden måde end ved hjælp af privatbilerne, men vi skal bestemt ikke gøre det lettere end højest nødvendigt at føre bilstrømmen ind mod centrum, hvor den ikke har noget at gøre.

Den kollektive trafik kan effektiviseres, vi har gjort for lidt ved det. Ved indfalds-

[Kristine Heltberg.]

vejene kan man passende anlægge ikke blot parkeringspladser, men også holdepladser for forskellige former for kollektiv trafik, således at behovet for at lede trafikken også det sidste stykke fra Lyngbyvejens nuværende munding ved Hans Knudsens Plads bliver langt mindre, end vi måske i øjeblikket forestiller os.

Det er derfor, det forekommer mig at være overordentlig væsentligt, at man gør sig de største anstrengelser for ikke at udbygge resten af Lyngbyvejens indfaldsmuligheder på anden måde end ved at forbedre de nuværende indførelsesgader så meget, at de bliver nogenlunde tålelige og anstændige, men uden at ødelægge de træer, de beplantninger, der er undervejs.

Det må være en ganske afgørende opgave for folketinget at overvåge, at de beslutninger, der blev truffet i fjor med hensyn til denne side af trafikplanlægningen for København, ikke bliver glemt, men tværtimod at man endnu besinder sig på, om man ikke kunne klare sig med færre vejbaner, smallere vejbaner, om man ikke bør besinde sig på at spare med hensyn til inddragelse af arealer fra de parkanlæg, som der i forvejen er for få af netop i den del af København, ikke blot af hensyn til borgerne og ikke blot af hensyn til specielt disse bydeles indbyggere, men simpelt hen af hensyn til miljøværdierne i hovedstaden.

Jeg har i denne sene time ikke nogen særlig trang til at udbygge og motivere nærmere. Dette er i og for sig sket på ganske overordentlig teknisk forsvarlig måde over for trafikudvalget, som jeg selv har den glæde at være medlem af. Men det forekommer mig at være overordentlig vigtigt, at vi her får en forsikring om, at man ikke fra trafikministerens side har til hensigt at træde på de principper, som må siges at være langt mere moderne end dem, trafikudvalget måske i alt for mange år har levet højt på.

Meningen med hele min forespørgsel har i og for sig været at give udtryk for det, som forekommer mig at være kommet til orde gentagne gange i befolkningen, i den offentlige debat, men som måske i alt for ringe grad er trængt igennem Christiansborgs mure, nemlig det, at det er ikke tiden til de store trafikprojekter, det er miljøbe-

skyttelse, det er byens gamle værdier, det i første række drejer sig om. Jeg vil meget gerne have den støtte, som det overhovedet er muligt at få, til at gå ind for at bevare disse værdier og at forhindre, at en forældet tankegang, som kan synes så moderne og så formgivet rigtig, ødelægger værdier, som ikke bliver til at genskabe.

Henning Jensen (S):

Da mit partis ordfører, hr. Otto Mørch, desværre ikke er i stand til at være til stede i aften, skal jeg på mit partis vegne knytte nogle ganske få kommentarer til den forespørgsel, som fru Kristine Heltberg har rejst.

Man kan vel stille et spørgsmålstegn ved nødvendigheden af denne forespørgsel. Har man fulgt arbejdet i trafikudvalget, vil man vide, at folketingets trafikudvalg jo er langt fremme med behandlingen af dette problem. En række partier, bl. a. mit eget parti, har på et tidligt tidspunkt i folketingets trafikudvalg rejst problemet omkring Lyngbyvejen, og jeg synes også, vi må konstatere, at problemet har været gjort til genstand for en grundig behandling i trafikudvalget. Ja, så sent som i går var ministeren for offentlige arbejder jo til samråd i udvalget, og her gav ministeren udtryk for, at han var villig til at udarbejde et forslag, som tager hensyn til en lang række af de forhold, der gør sig gældende. Jeg skal blot pege på den økonomiske faktor. Det oprindelige forslag lød på 405 mill. kr., og det af ministeren udarbejdede vil formentlig koste et sted mellem 20 og 25 mill. kr., for slet ikke at tale om de miljømæssige forbedringer, der ligger i dette forslag, som mit parti er meget, meget interesseret i.

Jeg håber også, man vil være i stand til at redegøre herfor over for de parter, der er interesseret i at finde en løsning omkring Lyngbyvejens problemer, og her tænker jeg først og fremmest på Københavns kommune. Jeg mener, det er vigtigt, at vi så tidligt som muligt over for Københavns kommune redegør for de synspunkter, som formentlig kan samle tilslutning i trafikudvalget, og som på en fornuftig måde kan være med til at løse problemet omkring Lyngbyvejens indføring.

Min konklusion skal derfor være, at trafikudvalget uden denne debat i dag ville være

[Henning Jensen.]

i stand til at medvirke til en fornuftig løsning på Lyngbyvejens trafikmæssige problemer.

Ipsen (FP):

Det er med undren, vi ser dette forslag fremsat, idet det jo bliver behandlet i trafikudvalget. Vi havde som sagt samråd med ministeren i går, og sagen står på programmet i morgen.

Vi har med interesse lyttet til ministerens redegørelse, som for os at se virker særdeles skrabet, idet vi kommer ned på et betydelig færre antal millioner kroner end det oprindelige forslag. Vi vil derfor i morgen behandle sagen færdig dér.

Poul Antonsen (V):

Mit partis ordfører, hr. Holmberg, kan ikke være til stede, men jeg vil gerne takke ministeren for redegørelsen. Det er jo nu over en måned siden, vi fik en meget fyldig skriftlig redegørelse i udvalget, og som nævnt flere gange havde vi i går samråd om spørgsmålet.

Når motorvejen nu er ført ind til Hans Knudsens Plads, er det helt klart, at man ikke bare kan lade trafikken ende i kaos på det punkt. Visse opgaver står tilbage. Der kan ikke være nogen mening i at videreføre en egentlig motorvej, når den ikke senere skal føres igennem København eller føres ad Søringen, så derfor må det blive en anden løsning, og den løsning, ministeren nu har fremlagt, er vel nok den mest beskedne og skrabeede løsning, der kan være rimelig, når en rimelig afvikling af denne trafik skal finde sted.

Vi kan give tilslutning til det af ministeren forelagte.

Overgaard Nielsen (RV):

Jeg er overbevist om, at hvis den ganske naturlige udvandring fra salen her var vandret videre ud ad Lyngbyvejen til, så ville vi i morgen have et overvældende flertal her i salen for et endnu mere skrabet projekt end det, ministeren har forelagt.

Jeg er glad for at kunne sige, at vi i trafikudvalget i går fik tilsagn om, at teknikerne vil se på muligheden for en mere skrabet løsning, sådan at vi skulle kunne redde Amorparken, og at man vil undersøge virk-

ningerne af den eventuelle gennemførelse af det forslag, som jeg har forelagt i trafikudvalget, om parkeringsterminaler ved enden af Lyngbyvejen. Virkningen af parkeringspladser dér og dermed nedbringning af bilpresset inde i byen med 1000, måske 2000 eller 3000, om dagen ville jo også ændre billedet med hensyn til anlæg af vejen videre ind. Jeg er også glad for, at ministeren her i dag har bekræftet sit løfte til trafikudvalget i går om at forhandle med miljøministeren, sådan at vi kan få en miljømæssig vurdering af dette projekt.

Jeg vil ikke være sarkastisk, fordi denne forespørgsel er blevet stillet. Jeg kan jo kun glæde mig over, at SF med denne forespørgsel følger det op, som det radikale venstre og jeg har kæmpet for i lang tid. Det gør heller ikke noget, at offentligheden endnu en gang får noget at vide om det. Jeg synes lige, jeg vil sige til hr. Henning Jensen, at det er rigtigt, at hans parti har interesseret sig for Lyngbyvejen fra Vibenshus til Søerne i nogen tid, men indtil for ganske nylig har det nu altså været med modsat fortegn af det, der her er tale om.

Juul-Madsen (KF):

Jeg synes ærlig talt, man må medgive trafikministeren, at når man skraber et budget fra 450 mill. kr. ned til 20-25 mill. kr. og det drejer sig om de strækninger, vi har kendskab til, så er der foretaget overordentlig store besparelser. Det, ministeren kommer med, er et skrabet budget. Personlig har jeg vanskeligt ved at forestille mig, at man, hvis man skal løse de problemer, der er tale om, kan skrabe så forfærdelig meget mere. Ordføreren for forespørgerne må have mig undskyldt, når jeg siger, at jeg synes egentlig ikke, fru Kristine Heltbergs argumentation her i aften var særlig overbevisende eller gav særligt udtryk for, at der overhovedet har været behov for denne såkaldte forespørgsel. Jeg skal afstå fra at gå ind i en nærmere diskussion og drøftelse; der kan altid i en plan være enkeltheder, man kan tale om, og det har vi jo i øvrigt trafikudvalget til. Jeg skal nøjes med at konstatere, at den redegørelse, ministeren har givet i dag, og som er i overensstemmelse med de meddelelser, der er givet til folketingets trafikudvalg for lang tid siden, bl. a. i bilag 56 af 13. maj, har jeg på mit partis vegne

[Juul-Madsen.]

taget til efterretning. Jeg skal yderligere meddele, at vi i det konservative folkeparti er interesseret i at få en afslutning på sagen omkring Lyngbyvejens indføring til Københavns centrum. Vi er positivt indstillet over for ministerens forslag og er indstillet på gennem en yderligere forhandling i trafikudvalget at løse denne sag.

Ib Larsen (CD):

Jeg ser med tilfredshed på den plan, som ministeren har fremlagt. Jeg synes, den er ikke alene i økonomisk henseende, men også i teknisk henseende en absolut god løsning på de problemer, der har været med indførelsen af Lyngbyvejen fra Hans Knudsens Plads til Søerne. Jeg synes også miljømæssigt man må sige, at den forbedring, der bliver af Fælledparken i dette projekt, er en god ting. I det hele taget mener jeg ikke, når der skal laves noget — og det mener jeg absolut der skal på denne strækning — at det kan være bedre end det, ministeren har fremlagt her. Vi skal i morgen kl. 9 have udvalgs møde om det igen, og på dette møde kan jeg i hvert fald på mit partis vegne anbefale den plan, der er fremlagt.

Inge Krogh (KrF):

Kristeligt folkeparti kan i det store og hele tilslutte sig det projekt, som vi har fået fra ministeren. Vi mener, at vi må gøre, hvad vi kan for at holde bilerne væk fra centrum, og vil derfor foreslå, at der omkring Hans Knudsens Plads oprettes parkeringspladser, f. eks. i flere etager. Der findes en S-togsstation, hvorfra folk altså kan transporteres videre ind til byen, og man vil foreslå busterminaler med hyppige busafgange ind til centrum..

Af projektet fremgår det, at man vil skære et hjørne af Fælledparken. Vi mener, at det er noget, der bliver dyrere, men vi ved, at det må være muligt på en eller anden måde at undgå at skære dette hjørne af Fælledparken, f. eks. ved at føre Lyngbyvejen ind gennem en tunnel under Jagtvejens trafik, eller måske ved at Jagtvejens trafik på en bro går over Lyngbyvejens. Jeg ved, at det bliver dyrere, men jeg tror, det vil være formålstjenligt.

Ved Frederik Bajers Plads skæres der et hjørne af Amorparken på grund af venstre-

svingene. Jeg mener, det må kunne undgås ved måske at skære noget af et af de andre hjørner. Vi holder på, at man ikke bør røre ved vores parker; selv om det er nok så lille en procentdel, man tager af en park, så bør vi bevare, hvad vi kan af parkerne. Jeg tror, det må være et spørgsmål, om det er nødvendigt med 2 gange 3 vejspor ad Fredensgade. Vi ville foreslå, at man nøjedes med 2 gange 2, og, hvis der skal være 3 vejspor, at så det ene af vejsporene bliver forbeholdt den kollektive trafik, busserne. Det er muligt, det bliver nødvendigt at gøre et indgreb i Amorparken; så vil vi foreslå, som vi også har hørt fra det radikale venstre, at man lader fortov og eventuelt cykelsti ligge inde i selve parken.

Men alt i alt synes vi altså, det er et godt projekt.

Fuglsang (DKP):

Jeg kan som de andre ordførere på kommunisternes vegne udtrykke tilfredshed med det svar, vi foreløbig har fået fra ministeren, et svar, der jo stort set er en gentagelse af den besvarelse, ministeren gav på et spørgsmål fra hr. Knud Jespersen den 24. april. Nu hører jeg, at man i og for sig har fulgt det svar, ministeren gav, op i trafikudvalget, og når man videre hører på talerne i dag, så synes det jo, som om mange gode kræfter er i færd med ikke alene at skrabe, men forhåbentlig at fjerne det spøgelse, som Søring-projektet i sin tid var.

Jeg vil som sagt håbe, at man også går videre og skåner de parkanlæg, som stadig væk er truet derude. Det er jo nemlig sådan, at ministeren har så inderlig ret, når han siger, at der er opstået en udpræget modvilje mod dette motorvejsprojekt. Det er ikke alene af økonomiske grunde, men det er det også af andre: af miljømæssige, støjmæssige grunde, af frygt for grønne områder, områder, som skulle bruges i andre udviklingsplaner, der bliver truet. Derfor har man også set, hvilket røre der har været i befolkningen ude på Østerbro med protester herindtil og til den københavnske kommunalbestyrelse, henvendelser, underskriftsindsamlinger osv.

Jeg vil som sagt håbe, at man arbejder videre med sagen, også på en sådan måde, at de derude, som nu føler sig lidt løftet ved den nuværende forklaring, ikke senere hen

[Fuglsang.]

skulle skuffes. Derfor vil jeg gerne, om befolkningen kunne få en vis garanti for, at man virkelig holder op med at arbejde med disse planer, og om befolkningen kan beroliges med, at den ikke en skønne dag alligevel står over for en fuldbyrdet kendsgerning af en eller anden art. Det er for det første et miljømæssigt spørgsmål og et spørgsmål om mennesker derude — jeg er i så henseende helt enig med ministeren, når han siger, at det kan ikke være velsignelsen alene at lede flest muligt biler ind til Københavns centrum, men at man må bygge mere på en forbedret og billigere kollektiv trafik — men som sagt, det er også et politisk spørgsmål. Det, der er foregået omkring denne Søring i tidens løb, har ikke just været fremmende for tilliden til demokratiet, og jeg vil næsten tro, at når så få procent, som tilfældet var, stemte ved kommunevalgene i København, så skyldes det faktisk den måde, hvorpå man viste sin foragt over for befolkningen og befolkningens meninger netop i forbindelse med Søringprojektet.

Ministeren for offentlige arbejder (*Damsgaard*):

Jeg vil gerne sige om det projekt og de planer, der nu er fremlagt, at jeg føler mig forpligtet til at forbedre og udvide gadenettet fra Lyngbyvej og ind mod centrum, sådan at trafikken kan afvikles på en rimelig måde. Ja vel, den kollektive trafik skal udbygges, men vi kan nok være enige om, at en rimelig mulighed for bilkørsel må vi nok også indstille os på. Jeg mener, at jeg har presset det projekt, der her er tale om for at afvikle trafikken fra den store motorvej ind mod centrum, så godt ned, at der ikke skulle være grund til at tvivle på, at det var forsvarligt, det, der nu er under planlægning.

Det er rigtigt, at sagen har været behandlet adskillige gange før nu i aften. Som nævnt i trafikudvalget i går vil man af miljømæssige grunde mest muligt undgå at skade Amorparken og Fælledparken, og jeg synes, der var enighed om i går, at det næsten var en forbedring af Fælledparken, der var foreslået, og det er jo kun relativt få træer, hvis det bliver nødvendigt, der skal forsvinde fra Amorparken.

Må jeg sige til fru Inge Krogh, at disse forskellige planer, som fru Inge Krogh frem-

lagde her, dem må hun hellere fremlægge i trafikudvalget, så de kan overvejes dér, inden jeg modtager de råd, som jeg forventer at få fra trafikudvalget.

Endelig vil jeg sige til hr. Fuglsang: der arbejdes ikke med andre planer end dem, jeg her har nævnt og forelagt, og det vil heller ikke ske, så længe jeg har ansvaret for vejdirektoratet.

Ordføreren for forespørgerne (*Kristine Heltberg*) (SF):

Jeg vil meget gerne takke ministeren, specielt for den meget bestemte måde, hvorpå alle de spøgelsler, som vi har set dukke op i den offentlige debat, er blevet manet i jorden. Jeg håber, at denne holdning, som ministeren har, også vil vise sig at være tilstrækkelig overbevisende, således at vi ikke mere — ligesom vi plejer at se søslangen på denne årstid på andre dele af verdenskortet — skal se Lyngbyvejens indførelse fortsat ud i en Søring i den tilbagevendende debat. Jeg håber, at de tilsagn, vi her har fået, vil berolige den offentlige mening, og vil takke og sige, at min hensigt med forespørgslen hermed er nået. Det, der har været gennemgået i trafikudvalget, kan være godt, men det er meget vigtigt, at sådan nogle ting bliver tilbagevist her fra folketingets talerstol, således at alle, der måtte være interesserede i sagernes virkelige forhold, kan få en saglig og fornuftig oplysning og blive beroliget.

Hermed sluttede forespørgslen.

Formanden:

Der er ikke mere på dagsordenen.

Der er foretaget ændringer i følgende udvalg:

Retsudvalget:

Udtræder: Kirsten Jacobsen
Nyt medl.: Gerstrøm

Boligudvalget:

Udtræder: Helle Degn
Nyt medl.: Winnie Russell.

Folketingets næste møde afholdes i morgen, torsdag den 13. juni, kl. 10 med følgende dagsorden:

[Formanden.]

1) *Tredje behandling af:*

Forslag til lov om social bistand.

2) *Tredje behandling af:*

Forslag til lov om ændring af forskellige lovbestemmelser om tilskud til og ud-ligning mellem amtskommuner og kommuner.

3) *Tredje behandling af:*

Forslag til lov om sygehusvæsenet.

4) *Tredje behandling af:*

Forslag til lov om ændring af forskellige lovbestemmelser om kommunal og amtskommunal administration m. v. (Bekæmpelse af dobbeltadministration).

5) *Tredje behandling af:*

Forslag til lov om ændring af færdselsloven og lov om registreringsafgift af motorkøretøjer m. v. (Hyrekørsel).

6) *Tredje behandling af:*

Forslag til lov om ændring af postloven [af Juul-Madsen m. fl.]

7) *Tredje behandling af:*

Forslag til lov om ændring af lov om styrelsen af kommunernes skolevæsen og af virksomhed efter lov om fritidsundervisning m. v. [af Ritt Bjerregaard m. fl.].

8) *Tredje behandling af:*

Forslag til lov om Ålborg universitetscenter.

9) *Tredje behandling af:*

Forslag til lov om tillægsbevilling for finansåret 1. april 1973-31. marts 1974.

Mødet hævet kl. 22.35.