

Den næste sag på dagsordenen var:

Første behandling af forslag til lov om visse hovedlandevejsstrækninger.

(Lovforslag nr. 135. Fremsat 11/3 75).

Lovforslaget sattes til forhandling.

Henning Jensen (S):

Forslaget til lov om visse hovedlandevejsstrækninger bærer præg af, at det er sparetider. En lang række trafikopgaver, som både er nødvendige og ønskelige, er således udskudt i længere eller kortere tid — en kedelig trafikpolitisk udvikling, men nødvendig i den vanskelige økonomiske situation, vort land befinder sig i.

Jeg skal gøre et par bemærkninger til 2 projekter, nemlig broen over Vejle Fjord med tilsluttende vejstrækninger, som ministeren jo omtaler i den skriftlige fremsættelse, og færdiggørelsen af Lyngbyvejens indføring.

Det er overordentlig tilfredsstillende, at der nu gennemføres en løsning på de store trafikproblemer, der er i og omkring Vejle. Broen over Vejle Fjord med tilsluttende vejforbindelser er ud over en løsning på et lokalt trafikproblem et væsentligt bidrag til realisering af den nord-sydgående motorvej. Vi kender nu også resultatet af licitationen: et dansk firma er med. Dette betyder bl. a. beskæftigelse for ca. 500 mand, hvilket kan betyde overordentlig meget for Vejleområdet, som er hårdt ramt af arbejdsløshed.

Med hensyn til Lyngbyvejsprojektet, som jo er det væsentligste i lovforslaget, er jeg enig med ministeren i, at det stærkt reviderede forslag er en rimelig afslutning på et meget omdiskuteret vejprojekt. Det er mit partis opfattelse, at det reviderede forslag ud over væsentlige besparelser også tager en række miljømæssige hensyn. Man undgår således næsten indgreb i Amorparken, mens Fælledparkens areal ikke formindskes, men gennemskaeres på en anden måde ved Vibenshus Runddel.

Der findes jo også eksempler på andre muligheder i lovforslaget. Jeg skal lige nævne det oprindelige forslag, der som bekendt ville have kostet 400 mill. kr. Det er nu barberet ned til 30 mill. kr. Derudover er der nævnt mulighed for at realisere et forslag, som kun vil koste 20 mill. kr.

Når vi mener, at forslaget til 30 mill. kr. er at foretrække fremfor det til 20 mill. kr., skyldes det, at vi på trods af sparetider naturligvis også må tage hensyn til en rimelig trafikafvikling.

Vi kan således tilslutte os bemærkningerne fra ministeren om, at med dette lovforslags vedtagelse må det statslige engagement i forbindelse med Lyngbyvejens indføring være afsluttet. Jeg synes også, der er grund til at henvise til, at det forslag, vi behandler her, havde tilslutning fra næsten hele det tidligere trafikudvalg.

Med hensyn til lovforslagets øvrige projekter har jeg ingen bemærkninger, og jeg kan tilsige støtte til et positivt udvalgsarbejde.

Ivar Hansen (V):

Spørgsmålet om Lyngbyvejens indføring var i efteråret genstand for en meget indgående behandling i folketingets trafikudvalg forud for den allerede dengang påtænkte fremsættelse af et lovforslag herom.

Vi havde da lejlighed til at foretage en ret så indgående afvejning af de argumenter, der kunne fremføres for, hvordan den endelige afsluttende projektering af den sidste og inderste del af Lyngbyvejsprojektet skulle se ud.

Den behandling, som projektet allerede dengang var genstand for i trafikudvalget, førte til, at vi fra venstres side sammen med et flertal i øvrigt anbefalede det nu forelagte projekt til gennemførelse. Den indstilling står vi naturligvis stadig ved, og jeg skal derfor her kun fremføre nogle enkelte principielle bemærkninger.

Vi er tilfreds med, at en udbygning til en egentlig motorvej af den inderste strækning af Lyngbyvejen har kunnet opgives. Det hænger sammen med flere ting. Det hænger bl. a. sammen med, at man i de senere år har fået et andet syn på miljø- og trafikpolitikken i det hele taget i storbyområderne, og herunder naturligvis også Storkøbenhavnens cityområde.

Det er klart, som det også fremgår af bemærkningerne, at det er nærliggende at rejse spørgsmålet, om det overhovedet er en statsopgave at gøre Lyngbyvejsprojektet færdigt, når man tager vejloven fra 1971 i betragtning, som jo fastlægger, at staten kun skal have ansvaret for det vejnet, som

[Ivar Hansen.]

har betydning for den såkaldte fjertrafik. Da der imidlertid er tale om afslutningen på en motorvej, for hvis helhed der for længst har foreligget et lovgrundlag, finder vi det rimeligt, at staten nu gennemfører og afslutter dette projekt i den stærkt formindskede udgave, der her er tale om.

Hvad vi ikke mindst i efteråret i trafikudvalget drøftede, var spørgsmålet om, hvorvidt udbygningen af den inderste del skulle ske til en 2 gange 2- eller 2 gange 3-sporet vej eller gade. Det er rigtigt, at den nu forelagte løsning giver en meget betydelig kapacitetsudvidelse, nemlig på ca. 50 pct., men da det også betyder en aflastning af det omkringliggende gadenet, indebærer forslaget i virkeligheden også en trafiksanering, og jeg vil gerne her give udtryk for, at man må håbe, det kan medvirke til at nedbringe det ret høje ulykkestal i Københavns gader.

Projektet skal koste ca. 30 mill. kr. I forhold til det oprindeligt planlagte er det jo en ganske betragtelig besparelse, som samtidig, mener vi, sagligt set er velbegrundet.

Vi er som sagt fra venstres side indstillet på at få en hurtig afslutning på den sag.

Den anden del af lovforslaget, som omhandler en midlertidig optagelse af nogle vejstrækninger som hovedlandeveje, skal jeg ikke gøre bemærkninger til her — vi kan eventuelt vende tilbage til sagen i trafikudvalget — men jeg kan sige, at der næppe vil komme til at foreligge indvendinger, hvad de ting angår, fra venstres side.

Glensgård (FP):

Ministeren for offentlige arbejder vil sikkert ikke undre sig over, at fremskridtspartiet ikke kan tilslutte sig dette lovforslag, som det foreligger, og ministeren vil sikkert heller ikke undre sig over, at vi vil fremkomme med ændringsforslag til lovforslaget.

Som det ganske rigtigt er anført af ministeren, bør der ske en afslutning af dette, måske det sidste årtis mest enorme trafikprojekt, i hvert tilfælde i Københavnsområdet. Fremskridtspartiet ønsker også at finde en afslutning, men arbejder efter et lidt mindre projekt som angivet i skrivelse af 3. december 1974.

Valget den 9. januar i år viste, at en stor del af befolkningen ønskede de bestræbelser,

der blev fremlagt ved valgets udskrivelse i fjor, viderebragt. Fremskridtspartiet vil ikke være med til at videreføre prestigeprojektet her, men finder, at en fornuftig afslutning på Lyngbyvejens indførelse i København skal nyde fremme. Vi ønsker modsat trafikministeren ikke, at staten skal tage den sidste del af Lyngbyvejen med på budgettet, uden at Københavns kommune yder et rimeligt tilskud til denne færdiggørelse.

Ministeren anfører i sit forslag, at en gennemførelse af projektet i dets nuværende form vil gøre det tilstrækkeligt til at tage den trafikmængde, der kommer måske i de næste 20 år frem i tiden. Jeg skal ikke undlade at bemærke, at ministerens forgænger og dennes forgænger igen kunne have sparet skatteyderne for meget store beløb, såfremt dette kæmpefantasiprojekt aldrig havde set dagens lys. Årsagen til tilblivelsen har måske været, at politikerne enten har haft bind for øjnene eller også har set for mange amerikanske film med store fantasivejprojekter.

Det nævnes også i bemærkningerne, at gennemførelse af projektet samtidig kræver en harmonisering ind i miljøet, bl. a. ved at lave stiforbindelser og promenader på en dæmning, som skal afløse Fredens Bro. Disse harmoniseringer ind i miljøet finder fremskridtspartiet det helt rimeligt at Københavns kommune overtager finansieringen af.

I dette lovforslag såvel som i lovforslag nr. 156 har ministeren for folketinget kunne fremlægge en løsning med tal, der ikke har relevans til hinanden. Vi har fået beløbet til færdiggørelsen ned fra 400 mill. kr. til 29 mill. kr., men mit parti så gerne dette tal bragt endnu længere ned.

Jeg skal for denne del af forslaget tilsige en saglig, men særdeles kritisk udvalgsbehandling.

Lovforslagets § 2 har jo en helt anden karakter, og det er mig ufatteligt, at ministeren fremsætter et lovforslag, som omfatter to så helt vidt forskellige ting. Derfor vil jeg gerne spørge ministeren, om der er mulighed for, at ministeren vil dele dette lovforslag i to, således at afstemningen ved tredje behandling ikke bliver en stillingtagen for eller imod to så vidt forskellige projekter.

Fremskridtspartiet vil med hensyn til § 2 i det foreliggende forslag indgå i en positiv

[Glensgård.]

udvalgsbehandling. Jeg vil ved denne lejlighed ikke fremkomme med vores principielle synspunkter om statens vejnet, men håber, at ministeren først i den kommende samling vil drøfte vejplanudvalgets betænkning her i folketings salen.

Bilgrav-Nielsen (RV):

Hvis det ikke skulle lykkes den foregående ordfører at få ministerens tilsagn om en opdeling af lovforslaget, vil jeg anbefale ordføreren at overveje at stille et ændringsforslag; på den måde kan man også løse det problem.

I øvrigt vil jeg gerne sige om forslaget, at det er jo en diskussion, vi har haft før i folketingets trafikudvalg, og dér blev det tilkendegivet, at et flertal dengang, og det vil sige i december 1974, mente, at man skulle færdiggøre Lyngbyvejen ved et projekt, der svarer til det, som ministeren nu foreslår. Et mindretal var af den opfattelse, at et projekt med 2 gange 2 spor var tilstrækkeligt, idet der også med et sådant projekt vil være tale om, at man øger kapaciteten på strækningen.

Diskussionen om Lyngbyvejen er jo snart en gammel historie. Lyngbyvejens anlæg blev besluttet ved lov i 1964, hører altså til de glade 1960eres forslag, og det bar det i høj grad præg af. I december 1972 fremsatte det radikale venstre et forslag om, at Lyngbyvejen som motorvej skulle standses ved Vibenshus Runddel. Det forslag vandt sympati, og der blev afgivet en betænkning, hvori man skildrede, hvilken enighed man var nået til, ved at sige, at det, man nu skulle tilstræbe, alene var kapacitetsforbedrende foranstaltninger på de eksisterende gader fra Vibenshus Runddel mod byens centrale dele.

Det er derfor et spørgsmål, om dette forslag opfylder det forlig, der dengang blev indgået. I den radikale gruppe mener vi, at forslaget går videre, end der dengang blev aftalt. Vi mener, der er tale om andet og mere end forbedring af de bestående gader. Der er tale om et vejbyggeri med 3 gange 3 spor. Der har været tale om betydelige nedrivninger for at få dette vejprojekt igennem, og vi mener altså, at man bør begrænse byggeriet.

Den diskussion, vi havde forud for skri-

velsen til ministeren af 3. december 1974, baserede sig på nogle trafikale undersøgelser, som allerede i dag er en del forældede, så jeg vil mene, at vi skulle forsøge i udvalget at få nye oplysninger frem om trafikaltalene. Jeg er overbevist om, at disse tal vil medføre, at hr. Lowzow og andre, som dengang var begejstrede for det store anlæg, vil kunne indse, at det absolut er overdimensioneret.

Med hensyn til det spørgsmål, som også vi rejste i forbindelse med vort forslag om at stoppe Lyngbyvejens indføring, spørgsmålet om, hvorvidt staten overhovedet skal engagere sig økonomisk i dette vejanlæg, er ministeren inde på det i bemærkningerne til forslaget. Mærkværdigvis kommer ministeren til den konklusion, at det nok er en statsopgave at betale vejen, men at denne statsvej alligevel er af et sådant omfang, at den, når den er betalt, skal nedklassificeres og ikke mere være en statsvej. Jeg ville mene, vi skulle følge den sidste af ministerens intentioner og beslutte os for, at dette er et kommunalt anlæg også anlægsmæssigt. Vi er villige til at foretage en ny drøftelse af tingene i udvalget, men med hensyn til, om vi skulle være mere stemt over for det større projekt nu end tidligere, kan jeg sige, at det nok ligger lidt tungt.

Lowzow (KF):

Jeg vil også takke ministeren for den oversigt, vi har fået, over vejstrækningerne i hele Danmark. Jeg tror, at vi derved er sluppet for en masse diskussion om lokale interesser og sådan noget i denne debat. I de kommende uger kommer der jo nok mange trafikdebatter, hvor de større spørgsmål, både Vejle og Store Bælt og meget andet, skal debatteres, så jeg skal holde mig fra de rent principielle ting og gå over til sagen om Lyngbyvejen, som man kan sige indtil nu har været endeløs i mere end én mening.

Statens forpligtelser er nok noget tvivlsomme, men der har været talt så meget og været forhandlet så længe om den sag, at vi herinde nu må være med til at gøre sagen færdig og få en ende på Lyngbyvejen. Det er mærkeligt at tænke sig, at denne Lyngbyvej, der vel nok var den første virkelig moderne vej ind til en dansk by, måske skal ende med at blive den sidste, der bliver ført ind til midten af en by.

[Lowzow.]

Men det forslag, der ligger fremme nu, kan vi godt tilslutte os. Vi mener, der er en mening i at føre det ned til en almindelig gade, men på den anden side, når vi skal i gang med et anlæg af denne størrelse og det, som jeg siger, måske eller sandsynligvis er den sidste store indføring, der bliver til København, så kan vi også tage den plads, der er nødvendig, og få ført de seks spor ind. Jeg mener, det er meget tiltalende, at vi samtidig får oplysninger om, at dette kan gøres på de bestående arealer på nær 520 m², tror jeg det er, der er oplyst. Det er også vigtigt, at de grønne arealer, der ligger på vejen ind, Fælledparken og de andre områder, ikke reduceres, således at alle disse miljøting, som man er begyndt at tænke mere på, ikke bliver sønderlået.

Forudsætningen, en trafikkapacitet på godt 3.000 biler, synes også rigtig, når vi ser lidt frem i tiden. Det er en enorm reduktion i forhold til tallet 8.000 i det oprindelige forslag, men med hele den udvikling, vi følger alle andre steder, synes det at være rigtigt at følge den fremgangsmåde. Vi kan derfor tilbyde et velvilligt udvalgsarbejde om denne sag.

Spørgsmålet om færgehavnen i Tårs og dens forbindelser med det bestående hovedvejnet i første omgang og senere med en fremtidig cirkelvej uden om Nakskov er vel nærmere et spørgsmål om, hvordan man klarer sig i tiden, indtil den nye vej kommer. Vi vil gerne være med til at opklassificere vejen, der er nødvendig ind igennem byen og op til den bestående vej. Det er jo sådan, at der er mange, mange mennesker og megen industri, der venter en stærkt øget trafik på denne færgerute. Det bliver en hurtig og en praktisk færgerute for det sydligste af Sjælland og Øerne, når de har transporter vestpå, og man kan forvente en meget stor trafik på denne rute, så derfor er det nok et spørgsmål, om ikke den sidste del af loven, der skal til hernede, også skal fremskyndes noget. Så også her kan vi tilbyde et velvilligt udvalgsarbejde.

Kurt Brauer (SF):

Jeg tror, at fremskridtspartiet, som hr. Glensgård var inde på det under den sidste sags behandling, arbejder meget med tinge-

ne, jeg tror ikke, de under sig rist eller ro, jeg tror, de knokler i døgndrift med at finde ud af tingene. Men netop derfor er det så ulykkeligt, at resultaterne er så pauvre, som de er. Det var dér, jeg ville hen før: at når de knokler så meget og får så lidt ud af det, kan man næsten få medlidenhed med dem. Det er klart, at når man beskæftiger sig så meget med så mange ting, som det sker hos fremskridtspartiet, ja, så kommer man jo — ud fra teorien om, at en blind høne også finder et korn — til at ramme rigtigt en gang imellem. Hr. Glensgårds indlæg i denne sag mindede mig lidt om en høne, der står og sparker og er lige ved at finde et korn i hvert fald, for jeg tror, jeg må give hr. Glensgård ret i kritikken af dette lovforslag, for så vidt det angår det københavnske område, som jeg vil beskæftige mig med her ved denne første behandling.

Problemet er jo, at når man kommer kørende ind ad Lyngbyvejen, står det nuværende vejnet, også hvis det bliver sat i bare nødtørftig stand, som et monument over en byplanskandale, et monument over byplanlæggernes vankundighed igennem de år, hvor indføringen har været diskuteret.

Det, man så foreslår af prestige Grunde fra byplanlæggernes side, er, at man skal have et fortov og en cykelsti, og man skal have en bustracé eller et busspor, som det vist kaldes her i lovforslagets tekst, og man skal have 2 gange 3 vejbaner; så er man oppe ved noget, der ligesom ligner en Lyngbyvej, så ligner det lidt det, man havde i tankerne, og så kommer man ikke buldrende ind ad denne byplanlæggernes potensforlænger, som Lyngbyvejen er, og bliver pludselig sluset ind i sådan et lille hul, som København er.

I SF er vi af den opfattelse, at vi ikke skal smide gode penge efter dårlige. Byplanlæggerne skal have lov til at have det dér monument stående over deres vankundighed. Vi vil ikke have bilerne ind i København. Hvad skal de her efter? Ja, de skal jo herind, for at vi kan finde nogle undskyldninger for at få bygget nogle flere parkeringshuse, det er klart, og for at vi kan få ødelagt vores bybillede af alle disse opstabilede blikkasser rundt omkring. Det er vel derfor, vi skal have disse meget brede spor, som kan føre folk herind. Det er i direkte modstrid med alle tanker om en høj prioritering af den kollektive transportform, som

[Kurt Brauer.]

SF har gjort sig til talsmand for mange gange.

Jeg er endvidere lidt modstander af hr. Bilgrav-Nielsens tanker om, at vi skulle overlade det til kommunen. Jeg tror, vi skal sige til ministeren, at de 20 mill. kr. af de 29 mill. kr. kan ministeren beholde, de 9 mill. kr. kan vi bruge til denne nødtørftige istandsættelse derude. For sagen er, at hvis vi overgiver det til kommunen, overgiver vi det til nogle mennesker, som har investeret så meget personlig prestige i, at der ikke kommer til at stå et monument over dem derude og over deres vankundighed, at vi risikerer en vedtagelse af noget, som må byde alle ikke-københavnere i hvert tilfælde i denne sal meget, meget imod.

Der er desuden en lille ting, som jeg mener må kunne klares undervejs her — vi har det jo med at skulle hjælpe København med at byplanlægge, fordi København ikke selv kan finde ud af det — en ting, som ser lille ud i projektet, men som vil ødelægge noget, som jeg altid har syntes var lidt af et arkitektonisk mesterværk, nemlig Søernes letthed og elegance — det er den ubehagelige dæmning, som vi skal have over. Er det ikke muligt at få den afløst af en eller anden let stålkonstruktion eller noget andet? Jeg synes virkelig, det er synd at fylde sådan en dæmning op med gennemløb i stedet for en bro af en eller anden konstruktion. Det må være muligt, og det kan ikke være et penge-spørgsmål, så vidt jeg kan se det. Den slags ting vil jeg meget gerne se på i udvalget, og det gælder naturligvis også lovforslagets § 2.

Poul H. Møller (KrF):

Vort land har jo i mange år været kendt for bl. a. dets udmærkede vejnet, og jeg synes, det er en god ting og en givtig beskæftigelsesfremmende foranstaltning, når vi fortsat udbygger dette vejnet og vedligeholder det på bedste måde, hvor der er mening med det.

De øvrige projekter, som man arbejder med, eller som skal i gang, har jeg ikke nogen særlige bemærkninger til, men det væsentlige er jo også Lyngbyvejsprojektet med vejens indførelse i byen.

Det er lykkeligt, om man nu kan nå til vejs ende — også til motorvejens ende —

samtidig med at man nu lykkeligvis også for længst har opgivet andre projekter som Søringen og Godsbaneringen, og hvad ved jeg, som ville have ødelagt en væsentlig del af vort bymiljø.

Der er jo ofret mange millioner kroner på denne motorvejs projektering og dens indførelse, foreløbig altså ind til Hans Knudsens Plads, og det er klart, at vi må have en afslutning på det. Som det allerede tidligere er sagt, er de forudsætninger, der var i 1964, da projektet første gang blev omtalt, bristet allerede i løbet af få år.

Men vi finder i kristeligt folkeparti, at det foreliggende projekt til afslutningen, til indførelsen i byen, er det relativt billige og det, som i størst mulig grad tilgodeser miljø og kræver mindst omlægning af det bestående vejnet, hvorfor vi kan gå ind for en saglig drøftelse af dette forslag.

Vi tilsiger derfor velvillig, saglig behandling af forslaget i udvalget, og jeg finder grund til at anføre, om ikke dette kæmpeprojekt kunne give anledning til refleksioner og nye overvejelser om et andet kæmpeprojekt, som vi nu taler så meget om, og som også for en stor del bygger på fremtidsprognoser, på langtidsprognoser, som allerede så småt er ved at gå op i himningen — jeg taler naturligvis om Saltholmprojektet. Men foreløbig vil vi som sagt gå ind i en velvillig behandling af det foreliggende forslag.

Hanne Reintoft (DKP):

Vores ordfører i denne sag har været nødt til at tage af sted, så jeg skal, så kortfattet som muligt, gøre rede for vores synspunkter.

Vi er naturligvis tilfredse med, at lovforslaget, som ministeren siger det i fremsættelsestalen, går ud på, at man skrinlægger de oprindelige planer om en motorvej indtil Københavns midte og i forbindelse hermed det berygtede Søringprojekt. Men også det forslag, der ligger på bordet, indebærer udvidelser sammenlignet med det nuværende trafiknet, og det kan vi ikke umiddelbart tilslutte os. Dels er selve behovet, som også andre har været inde på, blevet mindre end oprindelig forudset, dels er der det for os meget principielle, at man af menneskelige og miljømæssige grunde bør tilstræbe en mindskning af motortrafikken i bycentret.

[Hanne Reintoft.]

Det gælder ikke mindst de områder, der her er tale om, med deres tætte befolkning og med forskningscentre som fysiologisk og neurofysiologisk institut, Panuminstituttet og rigshospitalet.

Det er naturligvis kun godt, at denne plan i ringere grad end dens forgængere gør indgreb i området omkring Fælledparken. Men alle miljødebatter går jo ud på, at det i vor tid, med forurening der meget tit skyldes motortrafikken, og ikke mindst i en storby, gælder om at udvide de grønne områder og ikke på nogen måde begrænse dem.

Vi er altså betænkelige ved de planer, der medfører øget trafik ind i bykernen. Perspektivet må stadig væk efter vores mening løses med en udbygget og forbedret kollektiv transport, og her må vi igen pege på det tunnelbaneprojekt, vi hverken vil have skrinlagt eller udskudt.

I øvrigt kan det ikke være rigtigt, at mens man i storbyer andre steder i verden har været i stand til at klare problemerne, er det, ligesom de er fuldstændig uløselige hos os; og udskyder vi f. eks. mange af disse kollektive trafik anlæg, ved vi, de bliver dyrere og vanskeligere at gennemføre.

Man snakker så meget om nærdemokrati og om borgernes medindflydelse. Det har ligget ganske klart, at københavnernes ikke ønskede Søringsprojektet, og vi er også meget i tvivl, om de ønsker det, der ligger her. Netop med offentlig planlægning er det hensigtsmæssigt at høre befolkningen, og det skulle være undersøgt noget grundigere, før man fremsatte dette lovforslag.

Ikke desto mindre vil vi gerne, fordi vi godt forstår, at Lyngbyvejen på en eller anden måde må have en afslutning i ordets egentligste forstand, se nærmere på hele problemstillingen i udvalget.

Wilhelm (VS):

Da også mit partis ordfører i denne sag er forhindret i at være her nu, skal jeg kun sige et par korte bemærkninger om VS' holdning til dette lovforslag.

Vi har, om jeg så må sige, været modstandere af Lyngbyvej-projektet, fra før partiet blev født, og vi er også modstandere af det modificerede projekt, som foreslås her. Vi mener, at forslaget og bemærkningerne til

det lugter langt væk af, at en én gang begået tåbelighed skal søges tilsløret ved en række reguleringer, som helst skal se nogenlunde rimelige og hensigtsmæssige ud. Men det forhindrer ikke, at den udvidelse, man nu planlægger, også på længere sigt vil kunne udnyttes som et argument for en hårdere udnyttelse af bykernen, og at den i øvrigt er en belastning for de rekreative muligheder, som er i området.

Jeg skal i øvrigt kun sige, at alle de forskellige nuancer og bemærkninger fra vor side må komme frem i senere behandlinger og i udvalgsarbejdet. Men hvad Lyngbyvej angår, kan jeg sige, at mit parti er modstandere af forslaget, som det foreligger her, at vi vil gå imod 2 gange 3 spor og kun vil være med til, at Lyngbyvej føres ind med 2 gange 2 spor.

Ministeren for offentlige arbejder (Niels Matthiassen):

Jeg kan takke for den saglige behandling, som forslaget har fået, og de tilsagn, der blev givet om en positiv behandling i udvalget. Jeg vil bare gøre opmærksom på, at uanset om man kan lide de store vejanlæg eller ej, er det væsentlige i og for sig dette, at her kommer et væsentligt mindre projekt, som skal afslutte denne sag, og som betyder, at man får en afslutning, der fører det oprindelige videre, sådan at der ikke blive trafikpropper, sådan at man opnår en trafikikkerhed, en tryk trafik, hvad jo også er en væsentlig ting, og hvor man har taget så meget hensyn til miljøet, som man kan.

Jeg vil gerne sige vedrørende trafik anlæg andre steder i verden, som fru Hanne Reintoft hentydede til, at bare i f. eks. Stockholm, Paris eller London er der trafik anlæg, som er ganske væsentligt større end dem, vi har her i landet. Det er altså ikke rigtigt, at de kan løse disse problemer andre steder på en mere miljøvenlig måde, end vi gør det.

Så vil jeg endvidere sige, at jeg ikke synes, det vil være rimeligt at dele lovforslaget i to, men at jeg vil fastholde det i den form, det er lagt frem, som det også var lagt frem af den tidligere regering.

I anledning af hr. Bilgrav-Nielsens bemærkning om de glade 1960'ere, vil jeg sige, at man må tænke på, at det var under den borgerlige regering, forslaget fremkom.

Bilgrav-Nielsen (RV):

Ja, det er muligt, men det var i hvert fald før, jeg blev medlem af folketinget.

I øvrigt vil jeg gerne sige til ministeren, som mener, det væsentlige her er, at man får et langt mindre projekt end oprindelig tænkt: ja, det er væsentligt, men ikke det væsentligste. Det væsentligste må være, at vi får et projekt, der ikke øger bilpresset på den indre by, og det er jeg overbevist om at et projekt vil gøre, når det forøger kapaciteten med 50 pct. Så står vi på den anden side af Søerne, så har vi trykket dér — hvad gør vi så? Ministeren siger klart i sin fremsættelsestale, at vi hermed skrinlægger al diskussion om at gå videre med Søring og andre ideer. Det gør vi måske fra statens side, men hr. Kurt Brauer var jo inde på, at kommunen måske kunne få ideer, det ved vi aldrig. I hvert fald er det sikkert, at vi flytter presset et andet sted hen.

Så ville jeg godt til sidst sige: det undrede mig lidt, hvad hr. Poul H. Møller fra kristeligt folkeparti sagde. Vi har en gang tidligere oplevet, at kristeligt folkepartis medlem af et udvalg, også trafikudvalget, har været medunderskriver på en betænkning — det gjaldt dengang spørgsmålet om at nyvurdere de store trafikplaner — og i betænkningen gik ind for nyvurderingen, men i folketinget stemte man anderledes. Her er man den 3. december i et brev til ministeren gået ind for modstand imod 2 gange 3 spor og har sammen med os andre anbefalet 2 gange 2 spor. Jeg forstår, at man nu også har fraveget dette synspunkt. Det er måske en ny stil?

Hermed sluttede forhandlingen.

Lovforslagets overgang til anden behandling vedtoges uden afstemning.

Første næstformand (Grete Hækkerup):

Jeg foreslår, at lovforslaget henvises til udvalget om offentlige arbejder. 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 forlængelse og ændring af statsgaranti i forbindelse med Danmarks deltagelse i det skandinaviske luftfartssamarbejde.

(Lovforslag nr. 155. Fremsat 17/3 75).

Lovforslaget sættes til forhandling.

Kampmann (S):

Vi har lige behandlet et forslag, som kommer frem årlig; nu skal vi behandle et forslag, som hidtil er kommet frem hvert 5. år, nemlig om at forlænge statsgarantien i forbindelse med vor deltagelse i det skandinaviske luftfartssamarbejde.

Det kan ikke undre nogen, at socialdemokratiet er en varm støtte af det lovforslag, som her foreligger. Det er i virkeligheden rørende, at man beder om en garanti, som for Danmarks vedkommende andrager 28 mill. kr. i denne 5-årige periode, når vi tænker på, hvad SAS' årlige omsætning er, nemlig vel snart sagt 3 mia danske kroner årlig og selvfølgelig med en forhåbentlig stigende tendens i den 5-årige periode, forslaget omfatter. Det er også rørende, når man ser det i forhold til de overskud, der heldigvis har været i SAS siden 1962 og frem til i dag; på den baggrund er det en relativt begrænset risikodækning, de tre landes moderselskaber, i Danmark DDL, anmoder om.

Der er grund til ved denne lejlighed at rose SAS for det regnskab og den aktivitet, de har været i stand til at fremvise igennem de senere år. Vi ved jo alle sammen også fra trafikudvalgets daglige arbejde, at det er en virksomhed, der foregår i en meget hård atmosfære både på nationalt plan og i allerhøjeste grad på internationalt plan; derfor er der grund til at glæde sig over, at SAS altså kan stå distancen, og at det ikke er beløb og garantier af en helt anden størrelsesorden, som man beder folketinget om at give ministeren bemyndigelse til.

Med disse bemærkninger skal jeg endnu en gang støtte forslaget, takke for, at det er fremkommet, og håbe, at vi, for så vidt angår dette forslag i modsætning til en lang række andre forslag, kan behandle det så nogenlunde samtidig med den behandling, som finder sted i de andre nordiske landes rigsdage. Vi har jo efterhånden fået berøm-