

[Førmanden.]

behandling. Hvis ingen gør indsigelse mod dette forslag, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Den næste sag på dagsordenen var:

Anden behandling af forslag til lov om visse hovedlandevejsstrækninger.

(Lovforslag nr. 135. Fremsat 11/3 75. Første behandling 16/4 75. Betænkning 6/6 75).

Der var stillet 1 ændringsforslag i betænkningen.

Uden for betænkningen var der ikke stillet ændringsforslag.

Lovforslagets paragraffer, ændringsforslaget og spørgsmålet om lovforslagets overgang til tredje behandling sattes til forhandling under ét.

Henning Jensen (S):

Vi lever jo i kompromisernes tid, og det gør sig naturligvis også gældende inden for det trafikpolitiske område. Det forslag, vi nu har til anden behandling, nemlig lovforslaget om visse hovedlandevejsstrækninger, bærer også i høj grad præg af at være en kompromisløsning, og det er især omkring Lyngbyvejens indføring, dette gør sig gældende.

Jeg vil gerne med hensyn til ministerens oprindelige projekt sige følgende:

Det er min opfattelse, at det oprindelige projekt på mange måder var et godt og et rimeligt projekt, hvor man forsøgte at tage skyldigt hensyn til den trafik, som uvægerlig skal ind til Københavnsområdet. Men efter en solid og saglig drøftelse i trafikudvalget lykkedes det at samle et flertal for et ændringsforslag.

Dette ændringsforslag er efter flertallets opfattelse bedre end det oprindelige forslag fra trafikministeriets side, og det er det først og fremmest, fordi det tager en lang række miljømæssige hensyn.

Jeg vil gerne sige, at det miljømæssige har i høj grad præget afgørelsen i trafikudvalget. Men også de mange henvendelser, vi har fået fra beboere omkring Lyngbyvejens indføring, har naturligvis sat deres

præg på den endelig beslutning. Vi kan konstatere ikke mindst inden for det trafikpolitiske område en meget, meget stor interesse i befolkningen, og sådanne tilkendegivelser bør man naturligvis lytte til.

Ændringsforslaget betyder, at de 2 gange 3 spor nu kun bliver ført fra Hans Knudsens Plads ind til Vibenshus Runddel, og dér er der muligheder for, at trafikken kan sive ind til København ad forskellige veje. Fra Vibenshus Runddel og ind til Søerne vil der så kun blive 2 spor, og dermed opnår man en lang række miljømæssige forbedringer. Der sker nu ikke det angreb på hverken Amorparken eller Fælledparken, som mange havde frygtet.

Dertil kommer, at det ændrede projekt også er billigere end det oprindelige projekt. Der vil formentlig kunne spares ca. 5 mill. kr. på dette ændringsforslag.

Med vedtagelsen af dette projekt må man understrege, at statens engagement definitivt er færdigt med hensyn til eventuel videre udbygning omkring Søerne.

Jeg skal på min gruppes vegne anbefale, at folketinget stemmer for ændringsforslaget, og jeg skal ligeledes anbefale, at man både afviser fremskridtspartiets tanker i betænkningen og afviser det af hr. Glistrup stillede ændringsforslag. Jeg mener, det ikke alene er urealistisk, det er endda totalt urealistisk.

Glensgård (FP):

Hr. Henning Jensen sagde, at vi har haft en solid og saglig drøftelse af dette forslag i udvalget. Derom være ingen tvivl. Vi har sågar haft nattemøder for at få dette forslag vedtaget.

Vi har fået projektet omkring Lyngbyvejen ned fra 400 mill. kr. til 24 mill. kr., så det er ikke sparevilje, der mangles. Men det er, ligesom om spareviljen mangles til at opfylde det tilsyneladende indgåede forlig i den pågældende sene nattetime, nemlig forliget om at indføre Lyngbyvejen til København i 2 gange 2 spor. Da dette forlig, som blev indgået den pågældende nat, havde været over trafikministeriets tegnebord, så var det, ligesom om forliget nu ikke længere skulle holde. Vi havde nu ikke længere 2 gange 2 spor til København, men faktisk det oprindelige projekt K — dog betegnede man det med bogstavet efter

[Glensgård]

K for ligesom at fortælle, at der nu var tale om et nyt projekt, et projekt L.

Fremskridtspartiet kan selvfølgelig stemme for det af ministeren stillede ændringsforslag. Det er en ganske lille forbedring i forhold til projekt K. Men vi vil til gengæld afvise projekt L, altså ved tredje behandling stemme imod lovforslaget som helhed.

Det er helt klart, at indføringen af Lyngbyvejen og den udfletning, der sker ved Fredensbro, i hvert fald er en ting, som flertallet i trafikudvalget den pågældende nat ikke var indstillet på skulle udflettes igennem Sølvgade-Webersgade. Vi var alle enige om, at vi ingen grund havde til at køre Fredensbroprojektet ind i en 32 m bred dæmning. Der var en vis stemning for, at man måske skulle overveje at lave selve Fredensbro om enten til en ny bro eller til en dæmning, men i hvert tilfælde var det ikke meningen, at selve dæmningsprojektet over Søerne skulle få de dimensioner, som nu er skitseret af trafikministeriet.

Vi har fået nogle dimensioner på de omtalte et par og tredive meter. Det eneste, der er sket, er, at man har taget en lille smule af den ene indføring i selve vejbanebredden, men ellers er hovedsagen i det nedbarberede projekt et spørgsmål om, at man har nedbarberet en midterrabat på 10 m til en midterrabat på godt 2 m.

Som sagt vil fremskridtspartiet stemme for det af ministeren stillede ændringsforslag og stemme imod lovforslaget ved tredje behandling. Og så kunne jeg godt tænke mig at bede hr. Henning Jensen om at begrunde sine udtalelser om et ændringsforslag stillet af hr. Glistrup.

Ivar Hansen (V):

Det er rigtigt, at der allerede er sagt mange ting om den sag. Vi havde jo også lovforslaget til behandling sidste år, og jeg vil da gerne sige, at vi for vores vedkommende dengang gav tilslutning til, at vi afsluttede Lyngbyvejsprojektet med en 2 gange 3-sporet indføring til Søerne. Vi er naturligvis også blevet påvirket af de tal, vi har fået om den faldende trafik i Storkøbenhavn, og der har også været miljømæssige hensyn at tage. Disse overvejelser samlet bedømt gjorde, at vi fra venstres side stillede et ændringsforslag i trafikudvalget om at gøre projektet

mindre på den sidste strækning ind mod Søerne fra Vibenshus Runddel, altså en 2 gange 2-sporet løsning på den inderste strækning.

Jeg vil gerne udtrykke tilfredshed med, at det er lykkedes fra vores side at samle et solidt flertal for denne løsning, og jeg vil gerne udtrykke håbet om, at vi hermed får en reel afslutning, hvad angår engagementet fra statens side i dette Lyngbyvejsprojekt.

Bilgrav-Nielsen (RV):

Det var i december 1972, det radikale venstre fremsatte et forslag til folketingsbeslutning om at standse Lyngbyvejen som motorvej ved Vibenshus Runddel. Vi er derfor meget tilfredse med, at vi nu, om end vi skriver 1975, er nået præcis dertil, hvor vi ønskede med vort forslag. At der undervejs har været visse vanskeligheder, har vi fået tydeligt demonstreret i dag. Hr. Henning Jensen leverede en god forsvarstale for det nye projekt. Hr. Ivar Hansen fortalte, at det var venstre, der havde forårsaget, at projektet blev barberet. Jeg kan her meddele, hvis folketinget skulle have glemte det, at både socialdemokratiet og venstre har fremsat forslag om at gennemføre motorvejen fra Vibenshus Runddel til Søerne som 2 gange 3-sporet motorvejsanlæg, men nu har man altså fulgt det radikale forslag fra 1972. Det er sent, men det er rettidigt alligevel. Der er ikke sket de helt store skader. Vi er meget tilfredse med den udvikling, denne sag har haft.

Jeg synes, forløbet af sagen sådan set har været meget positivt i alle henseender. Der har været et vældig godt samarbejde mellem forskellige grupper, byplanlæggere og politiske foreninger her i hovedstadsområdet. Jeg kunne nævne navne som Oløe, Boas, Kirsten Petersen og Severinsen fra venstre ikke at forglemme. Vore modspillere takker vi også. Det er overborgmester Urban Hansen, det er hr. Wassard, det er hr. Kampmann. Jeg synes alt i alt, at vi er nået til et resultat, som er folketinget meget værdigt, og det er vi tilfredse med.

Lowzow (KF):

Fra konservativ side skal vi sige, at vi er glade for at kunne afslutte denne debat. Den har trukket ud i alt for lang tid. Selv

[Lowzow.]

i sidste omgang har der været et meget grundigt udvalgsarbejde. Vi har følt os forpligtet af gamle løfter til Københavns kommune. Vi er glade for, at man har fået flertallet med til at gå så langt, som man har. Man har ikke kunnet opnå helt det, som man i virkeligheden havde bundet sig til over for kommunen, men vi har nået et resultat, vi synes, det er acceptabelt, og vil derfor stemme for det.

Kurt Brauer (SF):

Som det fremgår af betænkningen, har venstresocialisterne udarbejdet en mindretalsudtalelse, som jeg har tilsluttet mig. Af den fremgår det også, at der stadig væk vil bestå den fare, at Københavns kommune, når strækningen nedlægges som hovedlandeveisstrækning, får alle tiders chance for at udbygge den, således at den vil fremtræde som Lyngbyvejens direkte indførelse. Dette projekt vil have mange mindelser om en motorgade, når det er færdigt. Jeg skal derfor afholde mig fra at stemme for det stillede ændringsforslag og ligeledes ved tredje behandling afholde mig fra at stemme for lovforslaget.

Svend Erik Sørensen (KrF):

Kristeligt folkparti kan gå ind for projekt L. Vi gik oprindeligt ind for 2 gange 2 spor fra Vibenshus Runddel, men har accepteret de 2 spor for den kollektive trafik ud fra den betragtning, at der ikke sker større indgreb i miljøet, og at der i forhold til fordelene er tale om rimelige ekstra udgifter.

Vi er tilfredse med afslutningen af det store arbejde, der har været udført, og også med det arbejde, der har fundet sted i udvalget.

Fuglsang (DKP):

Kommunisterne kan tilslutte sig mindretallet, dvs. SFs og VS' bemærkninger. Vi er fuldkommen enige med dem i, at det resultat, man er kommet til, ganske vist er bedre, end man havde grund til at frygte, men på den anden side tilfredsstiller det ikke alle de mange henvendelser, vi har fået fra befolkningen derude. Derfor kan vi alligevel ikke stemme for, hverken for ændringsforslaget eller for lovforslaget.

Sigsgaard (VS):

Det er en af de mærkeligste sager, jeg nogen sinde gennem efterhånden en lang række år har været med til at behandle her i folketinget. Efter et stort pres fra folk fra det område, som vejen løber igennem, bekvemmede endelig et flertal i trafikudvalget sig til at gå ind for en mindre kraftig udbygning af den vejstrækning, det her drejer sig om, en udbygning, der omfatter 2 gange 2 spor på den indre strækning. Efter at man så i dette nattemøde finder frem til det forlig, som selvfølgelig kun kunne glæde os, der gennem masser af år har arbejdet for at undgå en motorvej ind i byen her, så går sagen over i trafikministeriet, og så skal teknikere og embedsmænd jo skrive ned i detaljer, hvad der nu skal stilles formelt ændringsforslag om. På det næste møde kommer der så en omfangsrig indstilling fra ministeriets side — det er ministeren, der har ansvaret for det, naturligvis. Hvad sker der så? Så viser det sig pludselig, at der er puttet et ekstra busspor ind i det forslag, som man om natten var nået frem til i trafikudvalget. Der er flere, der allerede har været inde på det her. Vi spurgte ministeriets folk, hvad begrundelsen var for, at det busspor pludselig var smuttet ind i forslaget. Der var ingen, der havde bedt om det i udvalget, ikke én. Vi fik ikke noget tilfredsstillende svar på det. Man sagde: ja men nu begrænser man jo vejens kapacitet, og for dog at lette trafikken så laver vi dette ekstra busspor. Men vi ved, at vejen, som den nu udbygges med 2 gange 2 spor, har 50 pct. overkapacitet. Vi har fået oplyst fra uafhængige teknikerorganisationer, herunder Byplanlæggerforeningen, at etableringen af det ekstra busspor højst vil give en tidsbesparelse på nogle få sekunder for den kollektive trafik. Det vil altså sige, at der er ikke nogen som helst teknisk begrundelse for dette andet busspor. Jeg ved ikke, hvor det er født henne, af ministeren, af teknikerne, i hvert fald ikke af udvalget. Det er påtvunget udvalget. Udvalget kunne naturligvis have ladet være med at lade sig den slags påtvinge, men desværre affandt et flertal i udvalget sig med dette embedsmands-tekniker-ministerproducerede busspor, som der ikke er behov for, og som selvfølgelig koster nogle penge.

[Sigsgaard.]

Den radikale ordfører, som har arbejdet meget for at undgå en alt for kraftig udbygning af denne strækning, tog ligesom afsked med sagen for lidt siden, og det var jo meget højtideligt, han takkede både tilhængere og modstandere og var stort set tilfreds med det forløb, som sagen har fået. Den radikale ordfører er blevet snydt i denne sag, alvorligt snydt endda. Jeg tror ikke, at sagen er afsluttet. Jeg er bange for, hvad der sker i de kommende år. Det vil selvfølgelig stå klart for alle i løbet af ret kort tid, at der aldeles ikke er brug for de busspor. Der er brug for dem så mange andre steder i byen, men ikke dér. Det vil stå klart, og så er der ellers lukket op for dem, der gerne vil have en kraftig udbygning på Vestamager, for dem, der i det hele taget gerne vil have masser af individuel trafik tordnende ind igennem byen. Så er der klar bane, så kan de to busspor inddrages, og så har man de 2 gange 3 spor, som var det, vi netop skulle undgå, som var det, alle organisationerne i området, partier spændende fra venstre til højre, har kæmpet imod, og som også en del partier repræsenteret herinde har kæmpet imod. Det er det, man åbner for nu.

Hvorfor sker det? Jeg mener, at der her foreligger næsten årets kriminalgåde. Hvor kommer det busspor fra, kan vi få det at vide, hr. minister? Er det Københavns kommunes magistrat, der har været inde endnu en gang i ministeriet og presset på, efter at flertallet i udvalget havde indgået sit forlig — eller hele udvalget, var det vel nærmest — er det Københavns kommune, der har presset det busspor igennem? Er det f. eks. udvalgsformanden, der jo også gerne havde set 2 gange 3 spor? Er det — nej, det kan det jo ikke være, det kan ikke have været teknikerne selv, det kan ikke være embedsmændene selv, der hitter på, at nu skal der lige pludselig laves et ekstra busspor, og bryder med et forlig, der er indgået i folketingets trafikudvalg.

Jeg synes, det er meget mærkværdigt, at en række ordførere i dag står op og gør behandlingen meget kort og formel og siger: nu er det Københavns kommunes sag, vi takker for en god udvalgsbehandling og alt det dér. Det har ikke været nogen god udvalgsbehandling, det har været en elendig udvalgsbehandling. Jeg synes ikke, man kan

stå model til den form for indgriben fra ministeriets side i udvalgenes arbejde. Jeg synes i hvert fald, at vi i dag må have et klart svar fra ministeren: hvor kommer busspor fra? Dette ekstra busspor og den brede dæmning, der nu skal føres ind over Søerne, er helt overflødig, og der er også tale om helt overflødige millionudgifter. Hvorfor lader man de millioner trille? Der er mange andre steder, hvor man sparer, og hvor det er helt forkasteligt at man sparer, men her er der ingen som helst grund til at udløse udgifter på så mange ekstra millioner kroner. Hvorfor i alverden gør man det så, hvor kommer pressionen fra? Jeg synes, vi må have et svar på det.

Nu står sagen jo sådan, at partier, herunder VS, der i årevis har kæmpet imod en motorgade eller en motorgadelignende konstruktion som den, vi får nu efter forliget, som vi troede var en slags sejr for de fornuftige synspunkter i denne sag, ikke kan være med til at vedtage lovforslaget, når det kommer til tredje behandling; det er helt umuligt, for der er åbnet for præcis den udbygning af vejstrækningen, som socialdemokratiet hele tiden har ønsket med støtte fra visse andre partier. Jeg håber, man kan få et reelt svar fra ministeren i denne sag.

Ministeren for offentlige arbejder (*Niels Matthiasen*):

Det er stadig væk min opfattelse, at det oprindelige projekt egentlig var den bedste løsning set på fremtidsbasis, fordi det ville have haft den største trafiksanerende virkning i hele området langs indføringen, og det var kun et spørgsmål om en udgift på 5 mill. kr. Men jeg accepterer naturligvis det politisk mulige, det kompromis, vi er nået frem til gennem et samarbejde i trafikudvalget. Det er et kompromis, som indebærer, at der er tale om et nedskåret forslag i forhold til det oprindelige, men det afslutter Lyngbyvejens indførelse. Det, vi havde lovet Københavns kommune oprindeligt, skiller vi os ud af på en fornuftig måde, og det begrænser udvidelserne ned til Søerne. Det åbner ikke for nogen mulighed for udvidelse fra statens side, men ingen kan naturligvis vide, hvad Københavns kommune vil gøre på et senere tidspunkt, måske om mange år, afhængig af, hvilken udvikling der har været, og så har

[Ministeren for offentlige arbejder.]

man med denne ordning ikke foregrebet noget som helst i fremtiden, men lavet et fornuftigt kompromis her.

Jeg vil gerne til hr. Sigsgaard sige, at det, at der nu kommer et særligt busspor i udadgående retning i Fredensgade, betyder ikke en forøgelse af kapaciteten for den øvrige trafik, men alene en lettelse for busstrafikken, og det er Hovedstadens Trafik-selskab, der har ønsket dette busspor.

Til slut skal jeg kun understrege, som også udvalget gør det i sin betænkning, og som det blev nævnt af hr. Bilgrav-Nielsen, at ved gennemførelsen af den nu foreslåede løsning må statens engagement i Lyngbyvejsprojektet være definitivt afsluttet.

Henning Jensen (S):

Jeg skal beklage, at jeg for et øjeblik siden nævnte, at hr. Glistrup havde stillet et ændringsforslag; som det fremgår af betænkningen, er der ikke tale om et ændringsforslag, men en mindretalsudtalelse. Med hensyn til indholdet er jeg stadig væk af den samme opfattelse, som jeg gav udtryk for for lidt siden.

Hermed sluttede forhandlingen.

Ændringsforslaget
vedtoges enstemmigt med 134 stemmer; 15 medlemmer stemte hverken for eller imod.

§ 1, således ændret, 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.

Den næste sag på dagsordenen var:

Anden behandling af forslag til lov om ændringer i vejlove som følge af ændringer i bygnings- og byplanlovgivningen m.v.

(Lovforslag nr. 177. Fremsat 20/3 75. Første behandling 24/4 75. Betænkning 3/6 75).

Der var stillet 6 ændringsforslag i betænkningen.

Uden for betænkningen var der ikke stillet ændringsforslag.

Lovforslagets paragraffer, ændringsforslagene og spørgsmålet om lovforslagets overgang til tredje behandling sattes til forhandling under ét.

Ingen bad om ordet.

Ændringsforslag nr. 1
vedtoges uden afstemning.

Ændringsforslag nr. 2
vedtoges med 123 stemmer mod 23.

Ændringsforslag nr. 3
vedtoges uden afstemning.

Ændringsforslag nr. 4
vedtoges uden afstemning.

§ 1 med de foretagne ændringer, §§ 2-4 og ændringsforslag nr. 5 om indsættelse af en ny paragraf
vedtoges uden afstemning.

Ændringsforslag nr. 6 om en ny affattelse af § 5
vedtoges uden afstemning.

§ 5 i den nye affattelse
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.

Den næste sag på dagsordenen var:

Anden behandling af forslag til lov om ændring af lov om folkebiblioteker m.v.

(Lovforslag nr. 225. Fremsat 30/5 75. Første behandling 6/1 75. Betænkning 13/6 75).