

Den første sag på dagsordenen var:

Tredje behandling af forslag til lov om ændring af lov om tjenestemænd m. fl. i folkeskolen på Færøerne. (Ændring af dyrtidsreguleringen).

(Lovforslag nr. 231. Fremsat 6/6 75. Første behandling 10/6 75. Anden behandling 17/6 75).

Der var ikke stillet ændringsforslag.

Lovforslaget sattes til forhandling.

Ingen bad om ordet.

Lovforslaget
vedtoges med 122 stemmer mod 4.

Formanden:

Lovforslaget vil nu blive tilstillet statsministeren.

Den næste sag på dagsordenen var:

Tredje behandling af forslag til lov om føderstoffer.

(Lovforslag nr. 160. Fremsat 18/3 75. Første behandling 18/4 75. Betænkning 4/6 75. Anden behandling 17/6 75).

Der var ikke stillet ændringsforslag.

Lovforslaget sattes til forhandling.

Ingen bad om ordet.

Lovforslaget
vedtoges enstemmigt med 140 stemmer.

Formanden:

Lovforslaget vil nu blive tilstillet statsministeren.

Den næste sag på dagsordenen var:

Tredje behandling af forslag til lov om visse hovedlandevejsstrækninger.

(Lovforslag nr. 135. Fremsat 11/3 75. Første behandling 16/4 75. Betænkning 6/6 75. Anden behandling 17/6 75).

Der var ikke stillet ændringsforslag.

Lovforslaget sattes til forhandling.

Kaj V. Andersen (V):

Jeg havde glædet mig til i dag at stemme for det projekt, som fornuftige folk i socialdemokratiet i hovedstadsområdet og venstre i hovedstadsområdet har fået ud af resterne af det mislykkede Lyngbyvejsprojekt. Man havde, sås det, fundet ud af noget fornuftigt, 2 gange 2 vognbaner, skånelse af naturmæssige værdier på de strækninger i hovedstadsområdet, der er tale om. Så vidt, så godt. Så viser det sig, at her i den allerelevte time, som det kaldes, eller 5 minutter over 12, smugles der en ekstra vognbane ind sammen med 2 gange 2 vognbaner og 1 busbane over Fredensbrodæmningen, som den jo bliver til, et projekt, som bevirker, at denne dæmning, så snart hele strækningen er overgået til Københavns bystyres administration, meget let kan omdannes til en vej dæmning med 2 gange 3 vognbaner, dvs. kun 1 vognbane mindre, end kæmpeindføringen af Lyngbyvejen forudsatte med henblik på etableringen af Søringen, med henblik på etableringen af bebyggelsen af Vestamager, som dette høje ting for længst har sat en stopper for, men som ufortrødent planlægges videre i Københavns bystyre.

Det er det, der gør mig urolig. Det er ikke alene den ekstra vognbane, det er ikke alene den hæslige dæmning, der vil skæmme sømiljøet afgørende, der får mig til at tage afstand nu, men det er min mangel på tilid til Københavns bystyre, som vi ved ufortrødent planlægger Vestamagers bebyggelse, til trods for at dette høje ting for længe siden har sagt stop og har sagt: der må bygges 400 boliger i forbindelse med martet og intet andet. Men det blæser man højt og flot på i Københavns bystyre. Derfor kan jeg ikke medvirke til lovforslagets gennemførelse, men må undlade at stemme.

Glensgård (FP):

Efter at folketingets medlemmer har modtaget en meddelelse fra Akademirådet, Danske Arkitekters Landsforbund, Foreningen af Byplanlæggere og Foreningen til Hovedstadens Forskønnelse, er der vel ikke længere tvivl om, at folketinget er ført bag lyset i denne sag.

De fleste folketingsmedlemmer har formentlig læst skrivelsen og set de tegninger, som er medsendt, således at det nu er gået op for de mennesker, som vil stemme for

[Glensgård.]

lovforslaget, at de indfører Lyngbyvejen i 2 gange 3 spor igennem Webersgade og Sølvgade.

Denne protestskrivelse er også bilagt en tegning af det forlig, som blev indgået i trafikudvalget den pågældende sene natstetime, en tegning, som klart viser, at kæmpeprojektet ind over Søerne er unødvendigt. Men det vigtigste i denne sag er nok at få fastslået, hvordan det kan lykkes en trafikminister og hans embedsmænd at omgå en aftale i et udvalg oven i købet med den begrundelse, at det har været et ønske at få indført busspor, såfremt man skulle gå ned på det mindre projekt.

I Ekstra Bladet i går er der en udtalelse fra underdirektør K. H. Christensen, Hovedstadsområdets Trafikskelskab, som siger, at HT ikke har fremsat ønske om at få busspor på denne strækning. Folketingsudvalget har altså helt klart fået noget at vide, som ikke er korrekt. Det er lykkedes for en dygtig trafikudvalgsformand at få sit oprindelige projekt igennem. Det er en dygtig udvalgsformand, der er i stand til at få partier til at springe fra deres oprindelige standpunkt. Det er også en dygtig minister, der er i stand til at få omgjort en aftale i et udvalg, således at vi får dette prestigeprojekt fortsat ind i byen.

Men jeg vil gerne bede de folketingsmedlemmer, som måske endnu ikke har læst den protestskrivelse, de har modtaget den 17. juni, slå op og se på side 3 og side 4, så vil man se den store forskel, der er på det projekt, som blev vedtaget den pågældende nat, og det projekt, som er vedtaget af embedsmænd og ministre og måske udvalgsformand i forening.

Fremskridtspartiet kan ikke acceptere denne form for udvalgsarbejde. Vi kan heller ikke acceptere, at vi nu viderefører det store projekt. Der har nok været et klart flertal i folketinget om, at projektet skulle videreføres, men da vi indgik det pågældende forlig, gik vi ned til de 2 gange 2 spor som vist i skitsen side 4 i denne skrivelse.

Vi mener, at trafikudvalget er ført bag lyset, men o. k., det kan vi ikke omgøre. Én ting kan vi imidlertid i hvert tilfælde gøre. Hvis bare nogle få af de medlemmer fra flertalspartierne vil gå ind og se på disse tegninger, vil de også se, at det ikke er det pro-

jekt, de egentlig havde lyst til. Nu har vi fået en enkelt tilkendegivelse fra venstre, og jeg mener egentlig, det ville være praktisk, såfremt der var andre, der ville erkende, at de er ført bag lyset. Skulle det ske, vil jeg anmode formanden om, at mødet bliver udsat, for at vi kan få dette lovforslag til behandling i trafikudvalget igen.

Bilgrav-Nielsen (RV):

Der er vist ikke nogen sag, der bedre end denne er blevet brugt til at demonstrere, at der er partier, der for enhver pris altid vil være imod det, der bliver det endelige resultat. Der er her tale om, at vi har fået reduceret et vejprojekt fra 400 mill. kr. til 25 mill. kr. Der er tale om, at vi på det sidste har fået skåret 2 vejbaner fra på strækningen fra Vibenshus Runddel ind til Søerne. På det sidste, i et desperat forsøg på alligevel at være imod, demonstrerer man en indædt modstand imod en forbedring af den kollektive trafik. Jeg synes, det er meget betegnende, og jeg synes, det skal stå helt skarpt, at det, man demonstrerer imod, er en forbedring af den kollektive trafiksmuligheder i København.

Dernæst vil jeg gerne sige, at de påstande, der har været fremme om, at vi er ført bag lyset, er grebet ud af luften. Vi har haft den tekst til behandling i udvalget, som nu skal til endelig afgørelse.

Det er også helt grebet ud af luften, at der med dette projekt er tale om en 50 pct. forøgelse af kapaciteten på den pågældende strækning. Det kan simpelt hen ikke være rigtigt, for der sker ikke nogen forøgelse af det antal spor, hvorpå den individuelle trafik skal færdes.

Vi må henholde os til, at de oplysninger, som trafikministeriet har givet os, er korrekte. Hvis ikke vi kan det, kan vi ikke arbejde i folketinget, og trafikministeriet har oplyst over for os, at der ikke bliver tale om nogen kapacitetsforøgelse på strækningen ind over Fredensbro for den individuelle trafik, men en forbedring for den kollektive trafik. Her må det stå, og jeg mener, folketinget roligt kan stemme for det, der er blevet resultatet, det er et godt resultat. At man så kan have bange anelser med hensyn til, hvad Københavns bystyre fremover skulle driste sig til, er noget andet. Det kan man altid have med den sammensætning,

[Bilgrav-Nielsen.]

som bystyret har i øjeblikket. Men det er op til Københavns borgere at finde ud af at sammensætte bystyret sådan, at det ikke foretager sig ting, som er imod Københavns beboere. Uanset hvad vi gør med Lyngbyvejen, vil der altid være mulighed for, at Københavns bystyre kan ændre tingene, idet vi nedklassificerer strækningen til at være et kommunalt vejanliggende.

Jeg mener, at vi roligt kan stemme for det, der er blevet det endelige resultat, idet vi selvfølgelig må henholde os til, at det, ministeren har fortalt os, er korrekt.

Sigsgaard (VS):

Jeg har ved to lejligheder spurgt ministeren: hvor kommer dette ekstra busspor fra? Og jeg har kaldt det årets kriminalgåde, for der er ingen, der har bedt om det i udvalget. Jeg har ikke kendskab til, at nogen andre har bedt om det.

Når hr. Bilgrav-Nielsen siger her, at der er ingen, der er ført bag lyset, så ved jeg ikke rigtig. Jeg ønsker egentlig ikke at bruge udtrykket „ført bag lyset“, det finder jeg ikke nødvendigt, men jeg kan vist godt røbe så meget fra udvalgsarbejdet, at da skrivelserne med forslag L kom fra trafikministeriet og vi havde fået læst den igennem, var der nogle, der undrede sig, og der var nogle, der spurgte: hvorfra kommer dette busspor? Så vidt jeg husker — og her husker jeg 100 pct. rigtigt — var hr. Bilgrav-Nielsen en af dem, der undrede sig.

Om han så vil bruge udtrykket „ført bag lyset“ eller ikke, skal jeg ikke kommentere, men det er ikke udvalget, der har ønsket det busspor. Det er ikke udvalget, der har ønsket, at det reducerede projekt, som vi blev enige om i udvalget, i trafikministeriet skulle forvandles til et projekt, der i ydre mål stort set ligner det projekt, som vi netop havde vedtaget ikke skulle gennemføres. Så kan man i øvrigt bruge de udtryk om det, man har lyst til.

Jeg har spurgt ministeren skriftligt ved et spørgsmål i trafikudvalget: hvem har ønsket det busspor? Ministeren har svaret: HT har ønsket det busspor. Jeg har spurgt ministeren her under anden behandling af dette lovforslag i folketingsalen: Hvilket busspor kommer bussporet? Ministeren svarede her i forårs: HT har ønsket bussporet.

Nu har trafikudvalgets medlemmer så fra Akademirådet, Arkitektforeningen, Byplanlæggerforeningen og Foreningen til Hovedstadens Forskønnelse fået en henvendelse, hvori disse foreninger meddeler, at de har talt både med høj og lav i HT, de har talt med folk i Københavns kommune, og ingen har villet vedkende sig, at de skulle have forlangt dette busspor.

Jeg må derefter betragte som godtgjort, at HT ikke har forlangt det busspor. Jeg vil ikke sige, at ministeren eller nogen anden selvfølgelig bevidst har forsøgt at føre trafikudvalget bag lyset. Det kan lige så vel tænkes, at trafikministeren savner nogle oplysninger eller har fået nogle fejlinformationer fra anden side, som man ikke skulle have givet ham. Den mulighed skal da holdes åben. Men i hvert fald står folketinget i dette øjeblik og skal tage beslutning på et fejlagtigt grundlag.

Nu vil jeg godt sige her, at jeg anser det desværre for muligt, at der om et øjeblik pludselig vil komme en meddelelse om, at HT faktisk har henvendt sig, at der ligger en skrivelse osv., hvorfra en sådan skrivelse så ellers skulle dukke op her i sidste øjeblik. Jeg ved ikke, om ministeren har en sådan skrivelse i lommen, men jeg har lederne af de nævnte organisationers ord for, at HT's ledere i går og i forgårs nægtede, at de skulle have rettet nogen henvendelse, og det står de organisationsledere fast på.

Jeg kan godt forstå, at HT ikke har rettet nogen henvendelse i denne specielle sag. De har rettet en generel henvendelse til magistratens 4. afdeling for nogle måneder siden, det er rigtigt, en generel henvendelse om, at der så vidt muligt blev etableret busspor på gadenettet, hvor det var særlig ønsket, men det er noget helt andet. Jeg kan godt forstå, at de ikke har gjort det i denne sag, for det er nemlig aldeles unødvendigt. Vi har ingen beregninger fra trafikministeriet over, hvad busserne vil spare i tid ved etablering af et sådant ekstra busspor, men vi har beregninger fra disse tekniker- og planlæggerorganisationer, og de beregninger viser, at det er et sted imellem 5-10 sekunder. Ja men det kan da ikke være meningen, at man skal gennemføre et så stort projekt som det her med de muligheder, det medfører for at føre trafikken tværs igennem hele København og ud til de dér kæmpeamagerbyer, som man

[Sigsgaard.]

planlægger, at man skal gennemføre et sådant kæmpeprojekt med disse farlige muligheder for at få en tidsgevinst på 5-10 sekunder. Det er ikke det, nogen af os har ønsket, det er ikke det, nogen af os har ønsket, dette busspor er unødvendigt. Kapaciteten på den pågældende strækning hævdes af ministeriet at være ca. 2.100 vognenheder pr. time. Disse meget sagkyndige tekniker- og planlæggerorganisationer hævder at kunne påvise, at det er urigtigt. Kapaciteten er allerminst 3.000 vogne. Der er altså meget rigelig plads på netop den strækning, også til bustrafikken. Og man henviser til, at på Roskildevej, hvor man har en tilsvarende kapacitet, som man vil få her i Fredensgade, har der passeret 3.700 vogne i timen. Så den med en kapacitet på 2.100 vogne i timen hører, så vidt jeg kan vurdere, men først og fremmest så vidt disse sagkyndige organisationer kan vurdere, ingen steder hjemme.

Det, at man nu absolut vil lave dette gigantprojekt, absolut vil poste flere millioner kroner ud, end det er nødvendigt, samtidig med at man sparer alle mulige andre steder, betyder også, at man ind over Søerne skal have lavet en kæmpedæmning, og enhver kan ved at se på tegningerne overbevise sig om, at det bliver et grimt monstrum, der dér kommer op at stå. Det vil gøre København endnu en smule grimmere, end den hidtil har været.

Jeg skal ikke sige meget mere, men det er heldigvis en ekstraordinær situation, at folketinget står her og skal tage beslutning på et helt igennem fejlagtigt grundlag og vil pådrage sig nogle ekstraudgifter, som er fuldstændig overflødige. Derfor vil jeg gerne have lov til at fremsætte følgende:

Forslag om motiveret dagsorden.

„Idet folketinget udtaler, at projekt L, Lyngbyvejen, bør gennemføres uden busspor fra Søerne til Frederik Bajers Plads og med bro i stedet for dæmning over Søerne, fortsætter tinget behandlingen af den foreliggende sag.“

Formanden:

Der er nu fremsat følgende forslag om motiveret dagsorden: (se ovenfor). Jeg skal lade dette dagsordensforslag indgå i forhandlingen.

Jeg henstiller, at man bestræber sig på at

fatte sig i al mulig korthed under hensyntagen til dagsordenens længde.

Ivar Hansen (V):

Jeg vil da godt sige, at jeg synes, det er en på mange måder lidt mærkelig debat, vi fører her på falderebet ved afslutningen af det meget store Lyngbyvejsprojekt. Men foranlediget af den debat, der allerede har været nu, vil jeg da gerne rekapitulere, hvad der egentlig er udgangspunktet, nemlig at Lyngbyvejen efter det oprindelige projekt skulle have været ført igennem til Søerne som et egentlig motorgadeprojekt, og at den sidste del af projektet, nemlig fra Hans Knudsens Plads og ind til Søerne, efter det oprindelige projekt ville have været et anliggende, som kunne have sneget sig op til omkring 400 mill. kr.

Det projekt, der så blev fremlagt sidste år, var et projekt, der byggede på en 2 gange 3-sporet vej til en samlet pris af ca. 30 mill. kr., og det var et projekt, som vi fra venstre tilsluttede os. Men vi var på den anden side under påvirkning af de oplysninger, vi fik; og de oplysninger, vi fik med hensyn til den fremtidige trafikudvikling, var bl. a., at den sivetrafik, der foregik og foregår i det omkringliggende gadenet, og som det var tanken skulle absorberes i et 2 gange 3-sporet vejsystem, ikke havde det omfang, som man forestillede sig.

Endelig var det da også af betydning for vores overvejelser, at man har besluttet sig for ikke at bygge på Vestamager, hvorfor man ikke i fremtiden ville have den trafik ind igennem København, som man ellers måtte forvente at få.

For det tredje kan man da også sige, at afslutningen på et sådant projekt naturligvis må have en sammenhæng med den byplanlægning, som man lægger til grund nu; og den byplanlægning, som også gør sig gældende i Storkøbenhavn, fører jo alt taget i betragtning med sig, at man i fremtiden må forvente ikke at få den trafikvækst ind i cityområdet, som man ellers måtte forvente at få, hvis 1960ernes byplanlægningspolitik blev videreført.

Under hensyn hertil foreslog vi fra venstres side i trafikudvalget, at man ændrede projektet, således at man i princippet byggede på en 2 gange 2-sporet løsning fra Vibenshus Runddel og ind til Søerne.

[Ivar Hansen.]

Nu bliver der så fra fremskridtspartiets side og fra venstresocialisternes side ved hr. Sigsgaard sagt, at vi i trafikudvalget er blevet misinformeret, at der er tale om en kriminalroman, at der er tale om, at vi i en sen natte-time er blevet løbet over ende, har fået forkerte oplysninger, osv. osv. Jeg vil gerne sige, at det er helt forkert, og jeg vil gerne tilføje, at vi fra vores side ikke i vores ændringsforslag, som byggede på en 2 gange 2-sporet løsning, på forhånd havde taget stilling til, om det ville være hensigtsmæssigt på enkelte strækninger, eventuelt som det nu er foreslået, at indføje et yderligere busspor.

Jeg erkender, at i det projekt, der blev forelagt sidste år, blev der opereret med 1 busspor i indadgående retning på den sidste strækning, dvs. i Fredensgade. Det, der er sket nu, er, at der på det sidst udarbejdede projekt er blevet påført et busspor også i udadgående retning. Men det, vi lægger vægt på og har lagt vægt på fra venstres side i trafikudvalget, er, at man i princippet ændrede projektet fra en 2 gange 3-sporet til en 2 gange 2-sporet løsning. Det, man så gør nu, er, at man forbedrer vilkårene for den kollektive trafik derved, at man nu får et busspor også i udadgående retning.

Jeg vil gerne sige til det dagsordensforslag, der allerede er fremsat, at så vidt jeg fangede fremsættelsen, gik det på, at der nu i stedet for en dæmning skulle være tale om bro. Dertil vil jeg gerne sige i relation til hr. Sigsgaards bemærkninger, at hvis man vælger en bro-løsning, vil der ikke blive tale om yderligere besparelser, som hr. Sigsgaard efterlyser. Så vil der netop blive tale om en yderligere udgift, da det er blevet oplyst over for os i trafikudvalget, at en bro ville komme til at betyde en ekstra udgift på i nærheden af 3 mill. kr. I den forbindelse vil jeg da gerne gøre opmærksom på, at vi netop i betænkningen har indføjede bemærkninger om, at hvis Københavns kommune er interesseret i en bro-løsning, ville der ligesom kunne skabes basis for en aftale om, at Københavns kommune økonomisk deltog deri.

Så siges der fra forskellig side, først og fremmest fra fremskridtspartiet og fra venstresocialisterne, at i og med at man nu indføjer et yderligere busspor, vil det være meget let i fremtiden at slette disse 2 bus-

spor, og så har man den 2 gange 3-sporede løsning, som man hele tiden har ønsket fra visse sider. Dertil vil jeg da godt for mit vedkommende sige, at vi kan da ikke her i dag på nogen måde tage højde for, hvad et kommende politisk flertal her i folketinget eller i Københavns kommune måtte beslutte sig til at foretage. Vi kan da ikke binde i al fremtid, hvad der skal ske på Vestamager. Vi kan da ikke i al fremtid binde et politisk flertal til en eller anden bestemt form for byplanlægning. Vi kan da ikke i al fremtid binde nogen til, hvor stor en vejkapacitet man ønsker i København. Det, vi kan gøre fra vor side her i folketinget nu i relation til de prognoser, der foreligger, og den udvikling, som alt tyder på vil komme, nemlig en stigende trafik, er, at vi gearer projektet ned, som vi altså har gjort, til den 2 gange 2-sporede løsning for den individuelle trafik. Jeg gad nok se det politiske flertal, der om nogle år vil påtage sig ansvaret for, at man forringer vilkårene får den kollektive trafik ind til København, som man gør, hvis man sletter bussporene og dermed skaber forbedrede vilkår for den individuelle trafik, hvilket vil kræve nyanlæg af en lang række yderligere parkeringsfaciliteter osv. igennem København.

Med disse bemærkninger har jeg forhåbentlig anslået, at vi fra venstres side er tilfredse med den udgang, som dette lovforslag har fået. Jeg skal dog tilføje, at der er enkelte medlemmer i venstres folketingsgruppe, som har ønsket at indtage den holdning, at de vil undlade at stemme ved lovforslagets endelige vedtagelse.

Brøndlund Nielsen (V):

Som et medlem, der ikke er i trafikudvalget og normalt ikke arbejder så meget med de problemer herinde og heller ikke har nogen lokal tilknytning til stedet, vil jeg alligevel tage ordet. Det er jo sådan, at det hedder sig i teorien, at i politik skal det ikke være specialister og ikke de lokale, men den almindelige, vågne borger, der skal søge at dømme om tingene, og det har jeg i grunden temmelig ofte haft lyst til, når det drejer sig om Københavns planlægning og trafikforhold.

Det lovforslag, der her er til behandling, er klart et led i denne trafikplanlægning her i Københavnsområdet, og vi, der altså fær-

[Brøndlund Nielsen.]

des herinde i forbindelse med vort arbejde her i huset, synes jeg nok får et meget negativt indtryk af den måde, København på disse områder styres. Jeg ønsker i hvert fald ikke at tage noget medansvar for noget, der indgår i denne planlægning. Denne planlægning er efter min opfattelse præget enten af fuldstændig mangel på planlægning eller også af en meget i og for sig målbevidst, men forfejlet planlægning.

Jeg må sige, at det i adskillige år har stået sådan for mig, at jeg næsten ikke har kunnet lade være med at smile, når jeg i aviser og andre steder har set, at man her i byen har en generalplanchef. Det er jo en vældig imponant titel og betegnelse. Jeg ønsker ikke at angribe den person, der er indehaver af stillingen, det er jo muligt, at hr. Lemberg har nogle udmærkede synspunkter, som han søger at føre igennem, men standses af et kortsigtet og dårligt politisk flertal på rådhuset, men jeg må nok sige, at når man ser, hvad der bliver resultatet, så kan man altså ikke lade være med at more sig over, at der skal en generalplanchef til at få det makværk ud af det. Jeg mener altså, at det er en meget kortsynet politik.

Vedrørende lovforslaget her om, at det er den kollektive trafik, man nu vil skabe mere plads til, vil jeg gerne sige, at meningen med, at der skal være mere kollektiv trafik — og det er jeg stærkt tilhænger af — er jo netop, at denne kollektive trafik skal træde i stedet for en individuel trafik. Det er jo netop det, der er meningen med det, og derfor er der efter min opfattelse ikke megen logik i, at man siger, at nu opretholder vi det, som vi har lavet det, men så laver vi altså lidt ekstra plads netop til den kollektive trafik. Derfor vil jeg gerne sige, at det for mit vedkommende bestemt ikke er uvilje mod den kollektive trafik, der bestemmer min indstilling, men det er, fordi jeg finder, at der er en manglende logik i den måde, det her er lagt frem på. Jeg skal ikke blande mig i, hvorvidt man i trafikudvalget har fået den ene eller den anden oplysning på den rigtige måde. Det har jeg jo ikke kunnet følge med i.

Så kunne man da selvfølgelig også indskyde, at det jo er meget morsomt, at der nu fra regeringens side lægges så stærk vægt på

at bane vej for den kollektive trafik netop i disse dage, men det forudsætter måske også, at man er parat til på anden måde at sørge for, at den overhovedet kører her i byen.

Må jeg sige så til slut om dette, at jeg finder, at der ud fra de synspunkter, jeg har, er sket nogen forbedring undervejs. Det er ganske klart. Der er jo sket en væsentlig nedskæring af projektet, og derfor mener jeg nok, at der er en begrundelse for i denne sag at undlade at stemme. Jeg har altså markeret, hvad der ligger bag denne overvejelse, og når jeg ikke stemmer imod, er det altså udelukkende på grund af, at jeg opfatter det sådan, at der trods alt og trods mulige for-søg på at omgå det, er tale om forbedringer.

Kurt Brauer (SF):

Så vidt jeg har hørt hr. Sigsgaards dagsordensforslag, vil socialistisk folkeparti være i stand til at tilslutte sig det og anbefaler andre at gøre det samme.

Jeg skal prøve sådan kort at forklare hvorfor, for den tale, hr. Sigsgaard har holdt, dækker i alt væsentligt mine synspunkter. Jeg tror ikke, at der er nogen særlig grund til optimisme med hensyn til dette dagsordensforslags vedtagelse, for det er en pinlig sag — og det må man nok forstå — at have tilhørt betonpartierne og have været så charmeret af blanke biler og hård beton, at man har lavet Lyngbyvejen, og så bagefter opdage, at man er langt efter befolkningen. De utaknemlige bæster vil jo overhovedet ikke have éns legetøj. Det er da pinligt, og hvordan klarer man den så, for så står man jo dér med tårer i øjenkrogene og med en Lyngbyvej, der stopper så brat, at enhver kan se, at der er tale om en planlægnings-skandale, et monument over en planlægnings-skandale, som ville være blevet stående til evig tid, hvis ikke man gjorde noget ved det. Og hvad gør man så? Jo, man camouflerer skandalen ved at lave så bred en indføring, at det ser ud som en fortsættelse af galskaben, og ved at fylde jord i vores dejlige søer sørger man for at gøre fidusen fuldkommen. Man kommer kosmetik og pudder på byplanlæggernes grimme jordbærnæser, for at de ikke skal stikke for meget i øjnene.

SF-erne vil slet ikke være med til det dér. Der burde være mod nok i andre partier til

[Kurt Brauer.]

at forkaste det sammen med os, men det tror jeg bare ikke rigtig på at de kan få taget sig sammen til. Det er såmænd nok sådan, at med hensyn til partierne i denne sal, har fru Aase Olesen ret i sine bemærkninger fra forleden.

Fuglsang (DKP):

Der er specielt de sidste dage talt en hel del om lovjaskeri med større eller mindre rette. Det kan vi næppe sige om den sag her. Jeg vil næsten tro, at vi i udvalget har fået de flest tilgængelige oplysninger. Der har været folk med flotte tegninger, med prognoser, med faktiske tal for udviklingen i dag og fremover, vi har haft henvendelser fra den lokale befolkning, fra den lokale socialdemokratiske vælgerforening, venstrevælgerforeningen og et alsidigt sammensat lokalråd. Vi følte, tror jeg faktisk, den nat, vi sad og drøftede denne sag, at vi arbejdede på et temmelig solidt og fast grundlag. Jeg vil ikke nægte, at der er sket visse forbedringer, men alligevel er der jo i mellemtiden sket ændringer, som er ret så svære at forklare, og som i nogen grad ødelægger det gode resultat, vi mente, vi er kommet til.

Nu fastslog man i betænkningen for nylig, at med denne sag er staten ude af billedet, og så er for så vidt al magt lagt i Københavns kommunes hænder. Ja men når man netop ser de mystiske kræfter, der må have været i bevægelse i mellemtiden, og når man for øvrigt på andre områder kender Københavns kommune, og det gælder både det socialdemokratiske flertal, det gælder de konservative, så vil jeg da gerne sige, at jeg ikke er alt for tryk ved den udvikling dér. Det er årsagen til, at selv om jeg var såre glad hin berømte nat, så er jeg nu sådan stillet, at jeg ikke vil kunne stemme for det lovforslag, som er fremsat, men jeg vil kunne tilslutte mig det motiverede dagsordensforslag, som er fremsat af hr. Sigsgaard.

Hovmand (V):

Jeg mener helt klart, at vi må gå ind for det projekt, som nu foreligger. Det, der her er tale om, er, at vi får en væsentlig trafikalk reduktion i den indre by, ikke mindst af den individuelle trafik. Det synes jeg er noget, som dagsordensforslagsstillerne burde erin-

dre sig. Det er jo især den individuelle trafik, som nu begrænses også på grund af de to busspor. Hele denne sivetrafik, som man var så travlt optaget af under udvalgsarbejdet, som man var så bange for ville ødelægge de indre gader i København og det miljø, der består omkring dem, hele dette trafik kaos, som man lagde op til, ville være resultatet af det oprindelige forslag fra trafikministeren. Alt det er vi nu i høj grad blevet forskånet for.

Vi får altså færre biler i den indre by, men samtidig får vi et projekt, som økonomisk er mere forstandsmæssigt, som økonomisk svarer mere til de krav, som vi måtte stille. Jeg vil gerne sige, at det projekt, der nu foreligger, også selv om der er kommet to busspor på, er betydeligt mindre ambitiøst end det, der oprindeligt var tale om. Hvis vi husker debatten for nogle år tilbage med 2 gange 3 og tidligere også 2 gange 4 spor ind til Københavns centrum, så må vi nok sige, at der her virkelig er tale om et skrabet projekt, også selv om der nu er kommet en ekstra busbane på.

Jeg vil gerne sige, at vi fra venstres side må opfordre til, at man afviser VS' dagsordensforslag. Jeg beklager faktisk meget, at vi har fået denne debat i dag, fordi den tidligere behandling af dette lovforslag jo viste, at der her i folketinget var en bred enighed om dette projekt. Nu er vi altså i en situation, hvor vi på grund af nogle indsigelser fra enkelte interessegrupper pludselig får et stort politisk opgør, hvor en række partier til venstre for midten i denne sal tager afstand fra projektet.

Jeg er ked af, at vi på denne måde har skiftet om på stemmerne, og jeg er ked af, at man på grund af det udvalgsarbejde, som jo virkelig har været grundigt, ikke har formået at skabe den fornødne klarhed inden den tidligere behandling.

Jeg vil gerne sige, at for mig at se er det nødvendigt, at vi politikere overlader en vis del af beslutningsprocessen til teknikerne. Her er der tale om, at man ud fra en teknisk vurdering har fundet, at det ville være hensigtsmæssigt med to busspor, og ud fra denne vurdering synes jeg nok, at vi, når vi erindrer os de mange andre fordele, vi har ved dette projekt, må kunne tilslutte os dette projekt.

[Hovmand.]

Jeg vil altså gerne opfordre til, at man stemmer nej til det motiverede dagsordensforslag, som nu er fremsat fra VS' side.

Svend Erik Sørensen (KrF):

Kristeligt folkeparti har hele tiden været interesseret i at begrænse den individuelle trafik mest muligt i hovedstadsområdet, og derfor er vi gået ind for de 2 gange 2 spor på det sidste stykke. Det harmonerer fuldstændig med vores tanker om at lede trafikken mest muligt uden om bykernen, men vi har samtidig fremhævet betydningen af, at den kollektive trafik lettes mest muligt, også sådan at den ikke generer den individuelle trafik. Derfor har vi kunnet tilslutte os de to busspor, og vi vil anbefale, at man siger nej til det stillede dagsordensforslag.

Jeg kan heller ikke se, at det er rigtigt, når man påstår, at vi er blevet ført bag lyset i trafikudvalget. Der har været nogle dunkle punkter, og det er der nok også fortsat, og det vil der altid være. Men vi har haft talene på bordet, vi er blevet præsenteret for dette forslag — så vidt jeg husker, kom det fra venstre — og vi kan stemme for det.

Birgitte Oxdam (V):

Det har fra flere sider været fremført, at begrundelsen for at stemme for det foreliggende forslag i dag er, at dels er det et stærkt reduceret projekt. Dels er det et meget billigere projekt. Så langt så godt, men på den anden side synes jeg heller ikke, det er godt nok. Jeg hører til de venstremænd, som, da der blev indgået forlig, var meget glad for, at man havde reduceret planerne til 2 gange 2 vognspor og 1 busspor. Det forekom mig, at der dermed var en rimelig indføring af den private trafik i byen, en rimelig udslusning og en tilgodeseelse af den kollektive trafik.

Nu viser det sig, efter at det forlig er indgået oppe i trafikudvalget, at der er kommet et ekstra busspor på, og så bliver jeg personlig noget urolig. Det bliver således, at i det øjeblik vejen går tilbage til Københavns kommunes egne dispositioner, så ligger der her en mulighed for at kunne få den plan igennem, man hele tiden har ønsket fra Københavns kommune, nemlig 2 gange 3 vognbaner. Dermed forekommer det mig, at man lige ude i kimitingen også kan se no-

get, der hedder bebyggelsen af Vestamagerplanen. Jeg tror ikke, den tavshed, der hersker om det i øjeblikket, er ensbetydende med, at Københavns kommune på lang sigt vil være tavs om det. Jeg mener altså, der ligger en latent trussel for en hårdere udbygning af København.

Når hr. Bilgrav-Nielsen udtaler sin tvivl med hensyn til Københavns kommunes dispositioner, så kan man måske lige erindre om, at jeg mener, borgmesteren for kollektiv trafik i Københavns kommune er radikal. Med hensyn til min egen indstilling til Københavns kommunes planlægning vil jeg sige, at jeg personlig har ar i sjælen, efter at jeg i sin tid for kulturministeriet var med til forhandling med Københavns kommune om udnyttelse af Bådsmandsstræde kaserneareal. Der viste det sig, hvad man kan forvente fra planlæggerne over for København. Jeg har altså personlig ikke tilstrækkelig tillid til, at der ikke hermed ligger en trussel om genopvågning af Vestamagerplanerne. Jeg mener, det bliver en for hård indføring af trafikken i byen. Jeg mener, den kollektive trafik var tilstrækkeligt tilgodeset ved den plan, der lå med 2 gange 2 vognspor og 1 busspor.

Jeg har ikke gjort op med mig selv, hvorledes jeg vil stille mig til det af VS fremsatte dagsordensforslag, men vil foreløbig udtale det samme som hr. Kaj V. Andersen har gjort, nemlig at jeg må undlade at stemme om selve lovforslaget.

Lowzow (KF):

Det forbavser mig meget at høre denne tredjebehandling af sagen. Der er fra mange sider rejst kritik af lovjaskeri, og der bliver hele tiden talt om den nat, man forhandlede om sagen, og da man blev rendt ned en nat.

Når man tænker på, i hvor mange år denne sag har været til behandling, når man tænker på, hvor mange møder vi har haft om den, så er det at give folk og journalister et helt forkert indtryk af, hvad der er sket i denne sag. Der er vel ingen sag, der er så godt gennearbejdet og er blevet trukket så meget i langdrag på mere end én måde, så jeg vil sige, at hvis vi bliver ved med at meddele sådan noget ud af huset her, så får folk et helt forkert indtryk af det, vi går og laver til daglig. På et eller andet tidspunkt

[Lowzow.]

må folkettinget jo bestemme sig. Det er mere det, der er problemet, det, at man tør tage en beslutning og ikke bare blive ved med at udsætte og undersøge, hvis man ikke får sin vilje. Det er blevet sådan, at hvis man ikke får sin vilje i et udvalg, så er det udvalgets formand eller udvalgets behandling, man kritiserer. Så længe vi arbejder med en parlamentarisme, må vi arbejde med, at der er et flertal, der beslutter noget, og der er et mindretal, der har en anden mening, og det er det, der er ved at vælte i øjeblikket.

Når vi har hørt hele debatten her i dag, så forbavser det én, hvor rædselsslagne folketingspolitikere er for, at der findes politikere, som de ikke helt kan bestemme over, netop de kommunale politikere. For et par dage siden vedtog vi en lov om kommuneplanlægning, som lægger den ene beslutning efter den anden ud i de lokale politiske folkevalgte råd. I dag er man ved at dø af skræk over, at Københavns kommunes politikere selv har nået en afgørelse på, hvordan der skal være inden for Københavns mure. Det vil vi komme ud for gang på gang i den kommende tid, når den nye kommuneplanlægningslov kommer i gang. Derfor siger jeg, at hvis det virkelig er tilfældet, så kan folkettinget bruge sin tid i fremtiden til at diskutere de love, vi har vedtaget, og hvordan de bliver administreret ude omkring.

Vi mener, vi her har fundet frem til et kompromis imellem en afvejning af den offentlige trafikals muligheder og den individuelle trafikals muligheder, et kompromis imellem, hvad der er mange deputationer der har ønsket, og hvad der er kommunalpolitikere i byen, der har ønsket. Vi kan bruge dette kompromis og vil stemme for det og kan derfor ikke stemme for det motiverede dagsordensforslag fra VS' side.

Henning Jensen (S):

Som jeg gav udtryk for både ved første og anden behandling af dette lovforslag, ved vi jo alle, at der er følelser med, når det drejer sig om at diskutere trafikanlæg i al almindelighed. I dag er det ikke kun følelser hos befolkningen, vi kan registrere, vi kan også registrere, at følelserne hos politikere er ved at overvinde sagligheden i denne sag. Jeg må tage afstand fra påstande om, at

dette problem omkring Lyngbyvejens indføring ikke har fået en saglig behandling i trafikudvalget, og jeg mener heller ikke, at der her mellem anden og tredje behandling er kommet noget nyt under solen, som giver anledning til denne lange debat, vi har her ved tredje behandling.

Jeg vil ligesom hr. Bilgrav-Nielsen give udtryk for undren over, at partier, som normalt er tilhængere af den kollektive trafik, nu pludselig i dag har en meget, meget kraftig holdning over for et busspor. Man kan jo diskutere dette busspor, det er klart, men jeg mener som varm tilhænger af den kollektive trafik, at dette busspor må kunne accepteres fuldt ud, og det bør de partier, som normalt er tilhængere af den kollektive trafik, også gøre her i dag.

Det påstås, at dette projekt minder meget om det projekt, som trafikministeren forelagde i trafikudvalget. Jeg skal da ikke undlade at pege på, at der dog er sket en ganske væsentlig reducereing også rent økonomisk, idet det oprindelige projekt var anslået til at koste 29 mill. kr., og det reducerede projekt anslås til at koste 24 mill. kr., altså en besparelse på ca. 5 mill. kr. Deri ligger en helt klar tilkendegivelse af, at det er et andet projekt.

Jeg skal ligesom andre give udtryk for fuld forståelse for ændringsforslaget. Vi vil stemme for lovforslaget i dets helhed her ved tredje behandling, og vi vil stemme imod det af hr. Sigsgaard stillede forslag om motiveret dagsorden.

Jens Jacobsen (V):

Jeg vil gerne opfordre hr. Glensgård til at kigge på de tegninger, som er fremsendt fra Akadimirådet. Han vil så opdage, at han har været udsat for et optisk bedrag, idet Sølvgade i løbet af tegneserien er udvidet fra 3 kørebaner til 4 kørebaner, uden at der i øvrigt er sket andre ændringer. Hvis man kan løse alle kapacitetsproblemerne så simpelt, var der ingen grund til at lave disse lange debatter om sagen.

Lad mig så i øvrigt sige, at det stykke vej, man taler om med bussporene, det er Fredensgade, hvor husene for længst er revet ned, og hvor der altså er masser af plads til yderligere udvidelser, hvis nogen — det vil sige Københavns kommune — senere skulle ønske en sådan udvidelse. Nørre Allé og

[Jens Jacobsen.]

Tagensvej sker der ingenting med, og dæmningen over Søerne er i det sidste forslag reduceret med ca. en tredjedel. Derudover er det yderligere tilbudt Københavns kommune, at dæmningen kan konverteres til en bro, såfremt kommunen måtte være interesseret i det.

Jeg synes, vi skulle dæmpe stemningen lidt ned om denne sag. Jeg er principielt ked af, at der stadig væk findes særlovgivning for København, men derfra og til at folketinget nu nedlader sig til, kan jeg vel kalde det, at fungere som en slags amtsråd og tilsynsmyndighed, er dog et godt stykke.

Jeg må opfordre til, at man afviser det fremsatte dagsordensforslag og stemmer for lovforslaget.

Glistrup (FP):

Det fremgår af de tidligere fremsatte udtalelser her under denne debat, at det overvejende flertal i tinget vil stemme imod det af hr. Sigsgaard fremsatte dagsordensforslag. Jeg vil også være med mellem dem, der stemmer imod, altså tilhører flertallet.

For at trafikministeren og de andre tilhørere af flertallet imidlertid ikke skal føle det alt for afskyeligt, at jeg også er med i deres gruppe, vil jeg gerne ved denne lejlighed her præcisere, at jeg stemmer sammen med flertallet af den stik modsatte grund af, hvorfor de andre stemmer nej til dagsordensforslaget. De andre stemmer nemlig nej til dagsordensforslaget, fordi de vil have et større, dyrere projekt end det, som hr. Sigsgaard går ind for. Jeg stemmer nej til dagsordensforslaget, fordi jeg ønsker et meget, meget, meget billigere projekt end det, som finder udtryk i dagsordensforslaget.

Jeg har i den udførlige mindretalsudtalelse i betænkningen nærmere redegjort for mine motiver til at have dette syn på sagen, og jeg skal derfor følge formandens henstilling om ikke at gøre debatten unødigt lang ved at gentage, hvad jeg allerede har skrevet i betænkningen, men jeg vil altså som de fleste stemme nej til dette dagsordensforslag.

Ministeren for offentlige arbejder (Niels Matthiassen):

Det har jo været en usædvanlig lang debat ved en tredjebehandling, men jeg har

en fornemmelse af, at balancen i folketinget er sådan, at vi snart kan nærme os en afslutning. Jeg vil gerne gøre et par bemærkninger, for jeg synes, der er fremsat så mange påstande, forvridninger, at det er nødvendigt at sætte tingene lidt på plads.

Det er blevet fremført, også fra Danske Arkitekters Landsforbund og en række andre, at man har ført folk bag lyset, at man ikke har givet oplysninger, at det ikke er blevet behandlet tilstrækkeligt i udvalget. Jeg må altså sige, som andre har gjort det, at det er sjældent, at der har været en udvalgsbehandling af noget forslag, der er gået så langt og været så grundig.

Man siger, at kapaciteten på 2 gange 2 spor vil blive ca. 3.000 biler i timen i hver retning. Det er en forkert påstand. Ved en vejstrækning som denne med de mange kryds er kapaciteten afhængig af kapaciteten i krydsene. I hver vognbane kan der komme små 1.100 køretøjer frem i timen i krydsene, det vil sige, som også under de eksisterende forhold, godt 2.000 køretøjer i timen. Jeg kan også henvise til den artikel, der i dag findes af arkitekterne Edith og Ole Nørgård, der har været med i udformningen af Lyngbyvejen, hvor de netop fastslår, hvordan der bliver regnet forkert.

Der har også været talt en del om bussporet, og én har sagt, at der er dunkle punkter, og at der bliver flere dunkle punkter tilbage, men jeg vil dog godt slå fast, at ved mødet i trafikudvalget i de sene timer blev aftalen, at man skulle udarbejde et forslag, hvorefter strækningen Hans Knudsens Plads-Vibenshus Runddel udførtes som i projekt K og strækningen Vibenshus Runddel-Søerne 2 gange 2 spor plus busspor. Derefter kom projekt L.

Vedrørende de oplysninger, der har været i Ekstra Bladet, og som også hr. Sigsgaard har nævnt det, om, at man mangler noget, vil jeg gerne sige, at i den udvalgsbetænkning af den 13. maj 1975, der findes fra borgerrepræsentationens byplan- og trafikudvalg, har Hovedstadsområdets Trafik-selskab over for Københavns kommune fremsat ønsker om visse faciliteter til forbedring af det dengang fremlagte projekt K. Det er meddelt fra stadsingeniørens direktorat, at disse ønsker bl. a. omfattede busspor i begge sider på hele strækningen fra Øster Søgade til Blegdamsvej. Som det endvidere

[Ministeren for offentlige arbejder.]

fremgår, er disse ønsker af Københavns kommune videregivet til os, men vi fandt ikke anledning til at imødekomme ønsker om yderligere busspor i projekt K, som omfattede 3 vognbaner i begge retninger. Da projektet senere blev reduceret til 2 gange 2 spor på den pågældende strækning, fandt man, at det dog måtte være rimeligt nu måske at imødekomme dette ønske fra Trafikskabet for at sikre rimelige forhold for den kollektive trafik. Det vil altså sige, at det er en lettelse for bustrafikken. Det er en lettelse for den kollektive trafik.

Det er også blevet sagt, at vi i trafikministeriet byggede på forventninger om en stærkt stigende trafik. Det er ikke rigtigt. Når vi gik ind for det 6-sporede forslag, så var det ud fra et ønske om, at Lyngbyvejen dengang skulle have en trafiksanerende virkning i hele området langs indføringen, men vi har accepteret, at der ikke er tale om noget sådant nu. I dag bliver kapaciteten den samme på strækningen, som den er nu.

Der er også sagt — og det er også sagt af et mindretal i udvalget — at det befrygtes, at forslaget vedtagelse åbner mulighed for senere udvidelse af strækningen fra Frederik Bajers Plads til Søerne gennem nedlæggelse af de 2 busspor. Jeg skal i den forbindelse pege på, at bussporet i udadgående retning afsluttes umiddelbart efter Blegdamsvej-krydset. Det er naturligvis rigtigt, at Københavns kommune, når vejen efter udbygningen nedlægges som hovedlandevej, kan foretage ændringer i vejen, som Københavns kommune kan ved alle sine veje, uden at staten kan gribe ind. Jeg tror ikke, at kommunen vil gøre det, men det kan i hvert fald ikke være meningen, at vi for at forhindre en sådan eventuelitet for al fremtid skal beholde vejen som hovedlandevej og dermed bryde med vejlovens princip om, at staten ikke skal have vejogaver i selve byområderne.

Så har der også været de bemærkninger om, at man griber ind i Fælledparken, i Nørre Allé og Søerne. Jeg synes, det er rigtigt at sige, at godt nok foretages der indgreb i Fælledparken, men som følge af nedlæggelse af en del af Øster Allé, bliver Fælledparken ved gennemførelsen af anlægget lidt større, end den er i dag.

Det er ikke rigtigt — det vil jeg meget

gerne understrege — at Nørre Allé ikke berøres. Den forbliver, som den er i dag, med 2 spor indad og 3 spor udad. Heller ikke efter det projekt, der er forelagt ved lovforslaget, sker der nogen ændring i Nørre Allé med indgreb i træer.

Med hensyn til det særlige problem med udformningen af overføringen over Søerne gør man gældende, at man skal nøjes med en smallere overføring, og at man bør etablere overføringen som en bro. Jeg mener i og for sig, at vejen naturligvis bør føres over i samme bredde, som Fredensgade får. Med hensyn til spørgsmålet om dæmning kontra bro, så har fredningsnævnet for København udtalt, at en overføring uden gennemsejlingsmuligheder ville være i strid med fredningsdeklarationen for Søerne, og man har ikke ment at kunne give tilladelse til dæmningsprojektet. Det er imidlertid sådan, at folketingets vedtagelse af projektet indebærer, at forbindelsen med dæmningen kan bringes til udførelse uanset fredningsnævnets afgørelse. Flertallet i udvalget har været enig med mig i, at den betydelige merudgift, en ny bro ville medføre, ikke kunne henhøre under det statslige vejnet, og man tilføjede, at såfremt Københavns kommune ønsker at etablere en bro, så kan udvalget tilslutte sig dette, men merudgifterne må betales af kommunen. Det er jeg enig i.

Jeg synes, det er vigtigt, at vi efter disse mange, lange og gennemgående forhandlinger nu får en afslutning på denne sag, og der er efter min opfattelse ikke fremført noget som helst nyt, som kan give grundlag for at trække sagen yderligere i langdrag.

Ivar Hansen (V):

Her skal jeg gøre det ganske kort. Når man skræller det mindre væsentlige fra, så er for mig at se det, der bliver stående tilbage, det forhold, at det er lykkedes i trafikudvalget at få skabt et meget bredt politisk forlig om dette projekt. Et politisk forlig, som går ud på, at man nedgearer fra 2 gange 3 spor til 2 gange 2 spor. Dermed er der et bredt politisk flertal her i folketinget, der imødekommer den trafikpolitiske og byplanmæssige indstilling, som har været fremherskende i en årrække, og som har været grundlaget for, at det rent sagligt var forsvareligt at nedgearere projektet fra 2 gange 3 spor til 2 gange 2 spor for den individuelle

[Ivar Hansen.]

trafik. Dertil føjer jeg, som jeg sagde i første omgang, at jeg gad nok se det politiske flertal, som på et senere tidspunkt vil øge mulighederne for den individuelle trafik ind i Storkøbenhavn.

Jeg skal blot tilføje i anledning af det dagsordensforslag, som er stillet, at det vil jeg opfordre til at man stemmer imod. Efter min opfattelse ud fra to krystallklare grunde. For det første: hvis man stemmer for dagsordenen, så betyder det, at projektet bliver omkring 3 mill. kr. dyrere. For det andet: vedtagelsen af denne dagsorden betyder, at man vil forringe mulighederne for den kollektive trafik i det pågældende område, og det kan vi ikke medvirke til. Derfor opfordrer jeg til, at man stemmer imod den foreslåede dagsorden.

Glensgård (FP):

Jeg kan forstå, ministeren er bedre orienteret end jeg med hensyn til flertallet i denne sag.

Hr. Bilgrav-Nielsen var inde på, at man var indædt modstander af den kollektive trafik, såfremt man gik ind for de 2 gange 2 spor. Hr. Bilgrav-Nielsen har selv arbejdet for de 2 gange 2 spor, og var på det tidspunkt, så vidt jeg er orienteret, ikke indædt modstander af den kollektive trafik.

Der er direkte tale om en kapacitetsforøgelse, for det er jo rigtigt, som hr. Bilgrav-Nielsen siger, at det er op til kommunen, om man ønsker at indlægge disse to spor under den individuelle trafik. Som begrundelse for at oprette disse busspor anfører man, at det skulle være en forbedring. Ja, det er en forbedring på ganske få sekunder, og vi taler normalt om en intensitet på en bus hvert andet minut.

Hr. Ivar Hansen var inde på, at dengang vi arbejdede med forslaget i udvalget, havde venstre ikke taget endelig stilling til, om vi skulle have alle disse busspor eller ej, og hr. Ivar Hansen sagde også, at han måtte indrømme, at det sidste forslag var blevet udvidet med et busspor. Hr. Ivar Hansen sagde også, at det kunne venstre tilslutte sig. Det er selvfølgelig en stilling, man kan tage, og den skal jeg da respektere, men vi har bare helt klart nu fået at vide, at det sidste projekt, som blev forelagt trafikud-

valget, var en udvidelse i forhold til forliget. Det er sådan set det, debatten har stået om.

Hr. Hovmand var inde på, at der ved anden behandling var et helt klart flertal for dette lovforslag. Hr. Hovmand må også være bekendt med, at der er sket mærkværdige ting siden anden behandling af dette lovforslag. Hr. Hovmand sagde også, at ved tredje behandling var der en del partier til venstre i salen imod lovforslaget. Jeg forstår, hr. Hovmand vil placere os til denne side, og det skal jeg ikke debattere med hr. Hovmand, men han må bare snart tage en bestemmelse, om vi skal stå til højre eller venstre for venstre.

Hr. Svend Erik Sørensen kom med en meget pudsigt bemærkning om, at den kollektive trafik ville blive lettet, såfremt vi fik disse busspor, fordi man ikke ville få gener over for den individuelle trafik. Jeg vil bede hr. Svend Erik Sørensen se på tegning 2 0 12, projekt L, hvor vi ser, at bussporet nu fortsætter fra Blegdamsvej og ind over Sortedams Dossering og umiddelbart derefter går ud i den kollektive trafik. Om udkørslen fra bussporet skal ske ved Blegdamsvej eller ved Sortedams Dossering, må give de samme gener for den individuelle trafik. Derfor forstår jeg egentlig ikke hr. Svend Erik Sørensens begrundelse for at acceptere disse ekstra busspor.

Med hensyn til forslaget om motiveret dagsorden fra hr. Sigsgaard, så kan det simpelt hen ikke være muligt, at der findes medlemmer i denne sal, der går ind for besparelser, som ønsker at gå imod denne dagsorden. Denne dagsorden er faktisk et reelt ændringsforslag til lovforslaget. Såfremt denne dagsorden ikke bliver vedtaget, så bliver lovforslaget vedtaget, og loven er da af betydelig større økonomisk omfang, end såfremt denne dagsorden skulle blive vedtaget.

Jeg må egentlig indrømme, at det er lidt mærkværdigt for mig, at der skulle være enkelte af mit eget parti, som — ganske vist med en anden begrundelse — vil stemme imod denne dagsorden. Under alle omstændigheder forstår jeg ikke, at de venstrefolk, som har markeret, at de er utilfredse med, at man udvider med et ekstra busspor, ikke kan være tilfreds med den motiverede dagsorden, som hr. Sigsgaard her har foreslået.

[Glensgaard.]

Jeg synes i særdeleshed, det må stå klart efter hr. Ivar Hansens bemærkninger om, at der er tilført et ekstra busspor til det projekt, som vi egentlig havde forlig om.

Hvis denne dagsorden bliver vedtaget, vil jeg gerne stille forslag om, at tredje behandling afbrydes, således at vi igen kan få forslaget til behandling i trafikudvalget. Når dagsordenen nu bliver vedtaget, så er det nemlig ikke umiddelbart en ting, vi kan acceptere, at bussporet indgår som en del af lovforslaget, hvorfor det må være rimeligt, at trafikudvalget får lov til at behandle sagen. Jeg er klar til at gøre det i løbet af dagen i dag.

Sigsgaard (VS):

Jeg har her i dag fremsat et dagsordensforslag, der går ud på en helt anden løsning af problemerne end den, der er indeholdt i det vedtagne ændringsforslag, og det sætter altså venstres ordfører i stand til på nogle få minutter at vurdere de ret så komplicerede økonomiske konsekvenser af en gennemførelse af dette forslag. Forslaget indebærer, at der i stedet for en stor, grim dæmning bygges en mindre bro, eller at man eventuelt reparerer den bestående bro, den mulighed foreligger også. Forslaget indebærer også, at hele strækningen gennemføres i en langt mindre udstrækning end efter flertallets forslag. Alle de komplicerede ting, som der ikke foreligger nogen beregninger over, dem har venstres ordfører siddet dernede på sin plads og i hovedet beregnet og hittet ud af, at det vil gøre projektet 3 mill. kr. dyrere. Det er en fantastisk regneevne at have. Ved kommende regeringsdannelse må man anbefale, at venstres ordfører kommer i betragtning til finansministerposten.

Jeg skal ikke kunne konkurrere med de beregninger, men bare sige, at jeg er tilbøjelig til at tro — men vi savner oplysninger om det ligesom om så meget andet i trafikudvalget — at den løsning, jeg foreslår, dog nok bliver billigere, men hvor meget den bliver billigere, det skal jeg ikke kunne udtale mig om.

Man taler om, at nu står vi forfærdelige mennesker, som ellers taler om at styrke den kollektive trafik, altså og vil forringe den kollektive trafiks vilkår. Man har ingen

ting at have det i. Der er ingen som helst dokumentation for et behov for disse busspor på strækningen, ingen som helst. Tværtimod er der kyndige folk, der mener, at det højst kan dreje sig om få sekunders ændring i køretiden. Det er jo ikke en af de kollektivt mest befærdede trafikårer, der her er tale om. Argumentet falder altså væk.

Hvis man i øvrigt havde haft noget at have den kolossale kærlighed til den kollektive trafik i, som man i dag diverterer os med, hvorfor indsatte man så ikke selv under de natlige forhandlinger i udvalget de 2 busspor? Det var der ingen der drømte om. Nej, det er en efterrationalisering. Nu skal man finde en begrundelse for den ændring, der er sket under behandlingen i trafikministeriet. Der er altså ingen acceptabel argumentation for særlige busspor netop her. Det kan der være andre steder, og dér vil VS støtte det varmt. Men her kan der kun være tale om, at der skal holdes en mulighed åben for en senere udvidelse til 2 gange 3 spor. Det vil vi ikke være med til og heller ikke til alle de udbygninger på Vestamager, og hvad der ellers kan blive følgen.

Det er i øvrigt, som om flertallet i denne sal overhovedet ikke har opdaget, at trafiktallene er dalende. Man har vænnet sig til, at alting stiger og stiger, men i de sidste år — også inden det, man kalder oliekrisen — var tallene for den individuelle trafik dalende. Det er de stadig væk. Der bliver stadig mindre brug for det trods alt store anlæg, som et flertal her i dag vil vedtage.

Ministeren siger, hvis jeg nu skal forsøge at konkludere, at magistraten siger, at borgerrepræsentationen siger i en betænkning, at stadsingeniøren siger, at HT siger, at de ønsker 2 busspor. HT kender ikke noget til sagen.

Ministeren siger, at kapaciteten er 2.200 vognenheder. Teknikerorganisationerne, som jo ikke er interesseorganisationer — så skulle de jo være helt vilde og sige: jo flere og jo større motorveje jo bedre — teknikerorganisationerne siger, at kapaciteten er over 3.000 vognenheder i timen. Og kryds i den udformning har man jo også på Roskildevej, som teknikerorganisationerne har sammenlignet med.

Ministeriet siger, at en dæmning er billi-

[Sigsgaard.]

gere end en bro. Ingen som helst dokumentation på det punkt er forelagt udvalget, og så står man her fra flertallets side og siger, at denne sag er velgennemarbejdet i udvalget. Det turde være dokumenteret her i dag, at det ikke er tilfældet, og at man dårlig ved, hvad man stemmer om, og slet ikke gør sig begreb om de temmelig uhyggelige perspektiver, der kan følge efter den afstemning, man om lidt foretager.

Jeg anbefaler, at man stemmer for dagsordensforslaget og undlader at stemme om lovforslaget som helhed.

Ivar Hansen (V):

Blot til hr. Sigsgaard, der ikke kunne lide, at jeg afviste forslaget om den motiverede dagsorden med, at en bro bliver dyrere end en dæmning. Jeg skal henvise til betænkningen, hvor der står i et svar, vi har fået fra trafikministeriet, som er opført i et bilag til betænkningen:

„Spørgsmålet om eventuelt at udføre en bro i stedet for en dæmning har været overvejet, men et sådant projekt ville medføre en merudgift på 2,7 mill. kr. . . .“

Det er vel at mærke i 1974-prisniveauet, så i 1975-prisniveauet vil det altså være ca. 3 mill. kr. Jeg vil derfor tro, at ministeren kan bekræfte, at mine oplysninger herfra har været nøjagtige.

(Kort bemærkning).

Glensgård (FP):

Jeg skal bare lige lære hr. Ivar Hansen at regne. En bro på 40 meters bredde er selvfølgelig en dyr bro, men en bro på 24-26 meters bredde kommer ikke på samme beløb. Det tror jeg også hr. Ivar Hansen må forstå. Derfor vil det projekt, der foreslås i dagsordensforslaget, selvfølgelig blive billigere end det kæmpeprojekt med en 34 meter dæmning, som der foreligger i projekt L.

Ministeren for offentlige arbejder (Niels Matthiasen):

Jeg kan bekræfte oplysningen om, at der er givet den meddelelse fra trafikministeriet, at forskellen mellem en dæmning og en bro var 3 mill. kr.

Hr. Sigsgaard talte meget, men meget lidt konkret, ikke noget virkeligt, om, hvad for-

slaget indebar, og hvordan det skulle realiseres. Med hensyn til HT, må jeg sige, er forholdet nøjagtig det samme. Hr. Sigsgaard kunne ikke dokumentere noget som helst. Modsætningen er, at jeg kan henvise til en udvalgsbetænkning fra borgerrepræsentationens byplan- og trafikudvalg af 13. maj i år, hvor de meddeler, at Hovedstadsområdets Trafikselskab har fremsat bestemte ønsker bl. a. omfattende 2 busspor over for kommunen. Jeg ville være meget forbløffet over, at man kunne skrive dette i en udvalgsbetænkning, uden at det havde sin rigtighed.

(Kort bemærkning).

Glensgård (FP):

Til ministeren: goddag, mand—økseskaf! Den oplysning om, at der ville være en forskel på 3 mill. kr. mellem en dæmning og en bro, er ikke mere værd end en henvisning til, at vi har et bilag om, at Storebæltsbroen koster så og så meget. Det er to vidt forskellige broer, vi taler om. Derfor kan man ikke kaste en oplysning ud om så og så mange millioner kroner ekstra.

Formanden:

Hr. Sigsgaard har ordet for en kort bemærkning, og så nærmer vi os afslutningen af de korte bemærkninger.

Sigsgaard (VS):

HT har oplyst over for repræsentanter for Akademirådet, over for repræsentanter for Byplanlæggerforeningen og over for repræsentanter for pressen, at de ikke har fremsat noget ønske om de 2 busspor.

Hermed sluttede forhandlingen.

Forslaget om motiveret dagsorden af Sigsgaard (se foran)
forkastedes med 120 stemmer mod 41; 8 medlemmer stemte hverken for eller imod.

Lovforslaget
vedtoges med 116 stemmer mod 44; 8 medlemmer stemte hverken for eller imod.

Formanden:

Lovforslaget vil nu blive tilstillet statsministeren.

Den næste sag på dagsordenen var:
Tredje 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. Anden behandling 17/6 75).

Der var ikke stillet ændringsforslag.

Lovforslaget sattes til forhandling.

Ingen bad om ordet.

Lovforslaget
vedtoges med 141 stemmer mod 24.

Formanden:

Lovforslaget vil nu blive tilstillet statsministeren.

Den næste sag på dagsordenen var:
Tredje behandling af forslag til lov om ændring af lov om folkebiblioteker m. v.

(Lovforslag nr. 225. Fremsat 30/5 75. Første behandling 6/6 75. Betænkning 13/6 75. Anden behandling 17/6 75).

Der var ikke stillet ændringsforslag.

Lovforslaget sattes til forhandling.

Poulsgaard (FP):

Både under første og anden behandling af dette lovforslag sagde jeg, at fremskridtspartiet hilser alle besparelser på biblioteksområdet velkommen. Når vi har været i tvivl, om vi skulle sige ja til dette lovforslag, så skyldes det ministerens bemærkning til lovforslaget, der nok kan give anledning til kuldegysninger, når man husker på den fuldstændig vanvittige vækst, der har været på dette område i den sidste halve snes år. Men nu vel, staten sparer de 40 mill. kr., men hvordan sparer man dem så? Ja, man sparer dem ved at give flere penge til forfatterne. Vi frygter, at denne besparelse vil vende sig til øgede udgifter på lidt længere sigt, men jeg kan love dette høje ting, at til oktober vil fremskridtspartiet komme med et fuldstændig nyt lovforslag om biblioteksvæsenet, og det bliver et forslag, som,

hvis det kan vinde tilslutning, vil indebære, at vi kan spare noget, så det batter.

Efter svære overvejelser har vi besluttet at stemme ja her ved tredje behandling.

Ministeren for kulturelle anliggender (*Niels Matthiassen*):

Ja, det sidste kan jo gøre én lidt bekymret. Men jeg vil gerne sige, at jeg har meget svært ved at forstå, at man taler om denne „vanvittige vækst“. Dette, at flere og flere mennesker søger viden og oplysning på bibliotekerne, det er en „vanvittig vækst“. Jeg kan ikke dele denne opfattelse. Endelig må jeg gøre opmærksom på, at besparelsen er reel. De penge, som forfatterne, der ingen regulering har fået siden 1971, får, er indeholdt i rammerne for biblioteksloven; det går ikke ud over besparelsen.

Poulsgaard (FP):

Jeg er ked af at skulle trætte dette høje ting, men jeg mener, det er vanvittigt, at udgifterne på 10 år er steget fra 62 mill. kr. til næsten 800 mill. kr. Vi har dukketøj, grammofoner, børneteater og gud ved hvad på de biblioteker, der intet har med biblioteker at gøre. Vi har en perspektivplan, der siger, hvordan der bliver i den fagre nye verden, og når ministeren fastholder, at sådan skal det være, så synes jeg nok, at udtrykket „vanvittigt“ er meget, meget mildt. Vi har ikke det behov for biblioteker. Man har råd til at give 5 kr. for „Ugens rapport“ og alle de andre sindssyge blade; så kunne man også betale en lille smule. All right, man kan have det princip, at alt skal være gratis, så kan man socialisere det hele og give os alle sammen en madbillet og en kupon til bibliotekerne, det er i orden, men man kan også gå ind for noget andet: at borgerne selv skal få en lille smule frihed.

Ministeren for kulturelle anliggender (*Niels Matthiassen*):

Jeg har megen forståelse for, at hr. Poulsgaard ikke har brug for bibliotekerne, men når han siger dette, så vil jeg bare anmode hr. Poulsgaard om at sammenligne disse stigninger med prisudviklingen, med inflationen. Så ligger væksten på disse områder betydelig lavere end på alle andre områder i det øvrige samfundsliv.