

[Kaj Andresen.]

lade det til sin kollega boligministeren at skaffe dem? Skal man i den periode lade al anden sanering standse? Jeg kan i og for sig godt forstå, at Nørrebro's beboere protesterer.

Nu har jeg imidlertid ikke rejst mit spørgsmål, for at vi her i dag skal få ministerens stilling til linjeføringen, men ganske enkelt for at spørge ministeren, hvor længe vi skal vente på, at undersøgelser og overvejelser finder sted, hvor længe vi skal vente på, at der kan træffes en afgørelse af disse trafikmæssige problemer. Jeg tror nemlig, det haster med at få en afgørelse. Ellers frygter jeg for, at boligministerens saneringslov falder på gulvet.

Ministeren for offentlige arbejder (Guldberg): Jeg kunne på en måde nøjes med at give et formelt svar, men jeg vil også gerne gå ind på det reelle.

Det formelle svar er, at der er nedsat en arbejdsgruppe i februar 1969 med repræsentanter for Københavns og Frederiksberg kommuner, boligministeriet og vejdirektoratet, som har fået til opgave at undersøge mulighederne for en anden linjeføring for Lyngbyvejens indførelse og videreførelse end den af folketinget — og det skal man jo være opmærksom på — vedtagne linje for Søringen. Dens arbejde har omfattet trafikanalyser og dermed også et problem, der går ud over den anden side af sagen, som hr. Kaj Andresen særlig beskæftiger sig med, nemlig spørgsmålet om byfornyelse og sanering. Den regner med, at dens arbejde kan afsluttes med et resultat lige først i det nye år, så det er vi altså dog nogenlunde nær ved.

Ud over den mere formelle oplysning vil jeg gerne komme med et par tilføjelser.

Søringen er som bekendt vedtaget af folketinget, men på den anden side var det klart for alle, at denne linjeføring efterhånden stødte på stærk kritik. Jeg måtte derfor føle mig alvorligt i tvivl om, hvorvidt den principielle vedtagelse af denne linjeføring også ville blive fulgt op, når jeg en dag skulle møde i folketinget med et hovedlandevejsforslag, hvor jeg søgte om anlægsbevilling til den pågældende strækning. Jeg mente, det var en realistisk betragtning, at i stedet for at møde med en ansøg-

ning om anlægsbevilling og få en sikkert meget langvarig og vanskelig behandling af dette — fordi man naturligt under hensyn til den offentlige kritik af Søringen ville vide, hvad man skulle gøre, hvis man nu alligevel ville ændre den gamle vedtagelse — var det rigtigere, inden jeg gik til folketinget med et anlægsforslag, at have gennemarbejdet andre mulige løsninger. Når Slumringen, som jeg kalder den, er den, der nu gennemarbejdes konkret, er det for så vidt ikke et valg, jeg har foretaget, men resultatet af opgaven, som den er stillet, og som består i at sige, at man skal kunne finde den anden mulighed, som undgår at bryde væsentligt ind i allerede truffne økonomiske dispositioner — det er jo allerede en kraftig begrænsning — den anden mulighed, som af dem, der i øvrigt mente, at Søringen var bedst, ville blive betragtet som den næstbedste, og som af dem, der mente, at Søringen var en meget dårlig løsning, kunne blive betragtet som den bedste.

Det, der altså er kommet ud af det, er, at man i forvejen har haft en række undersøgelser af forskellige linjeføringer gennem København, og mellem disse indbyrdes er man så standset ved den, der økonomisk og trafikalt set skulle se ud til at være den, der opfyldte dette krav, og det er altså den såkaldte Slumring, som man så må arbejde igennem.

Jeg har selv den fornemmelse, at når dette materiale kommer på bordet, vil det vise, at hvis man skal vælge den vej, så stilles Københavns kommune og staten — hvordan det nu skal fordeles — over for nogle saneringsmæssige opgaver af et meget betragteligt omfang, og at man derfor kan have sine tvivl om, hvorvidt en sådan løsning vil kunne gennemføres.

Mit formål har altså været at give folketinget et realistisk grundlag for overvejelse af, om man vil ændre beslutningen om Søringen eller vil vælge en anden løsning. Samtidig vil jeg gerne sige, at det biformal, der ligger i at få afklaret hele spørgsmålet om, hvorvidt man kan tænke sig i princippet at gennemføre store saneringer kombineret med trafik anlæg, jo også er et princip, man aldrig rigtig har taget stilling til, og det ser jeg gerne at man gør.

Jeg skal altså komme tilbage til sagen