

[Handelsministeren.]

bør give lovgivningen dens tid og revidere den på det tidspunkt, hvor også den tidligere regering havde tænkt sig at en revision skulle finde sted, og så vil jeg til den tid meget gerne sammen med hr. Hans Kjær og alle andre, der har forståelse for erhvervslivets forhold, prøve, om ikke vi i fællesskab og samarbejde med erhvervslivet og forbrugerne kunne finde frem til en mere enkel og for erhvervslivet nemmere administrerbar lovgivning end den, jeg for øjeblikket har at administrere.

Vedrørende monopolloven er det fortsat min opfattelse, at vi har en sober og relativt stilfærdig lovgivning, som administreres af monopolrådet og af monopoltilsynet på en tilsvarende saglig, sober, dybtgående og for mig at se erhvervsforstående måde, og jeg betragter de bemærkninger, vi har fået fra monopoltilsynet, som et udtryk for en fleksibilitet, der gør, at man til stadighed agter at tage erhvervslivets nye vilkår og nye forudsætninger med i sine konkrete betragtninger. Derfor er jeg fortsat af den opfattelse, at vi ikke på nuværende tidspunkt skal lægge op til en ændring af den bestående monopollovgivning.

Hermed sluttede spørgsmålet.

Af *Per Dich* til ministeren for offentlige arbejder:

„Har de senest foretaget trafiktællinger og analyser givet ministeren anledning til at tage loven om Lyngbyvejens indførelse op til fornyet behandling?“

*Per Dich*: Der er i de sidste par år blandt teknikere og i høj grad også hos menigmand opstået tvivl om, hvorvidt den løsning, man i 1964 fandt frem til vedrørende indføring af Lyngbyvejen og gennemførelse af Søringen, er teknisk rigtig og miljømæssigt forsvarlig. Allerede dengang man behandlede loven, advarede socialistisk folkeparti mod denne løsning, og meget synes at tyde på, at vi havde ret, for de trafikprognoser, som lå til grund for afgørelsen, holder ikke stik. Dels synes de i virkeligheden stærkt at have overvurderet biltætheden på de pågældende strækninger, dels tog de i væsentlig grad fejl med hensyn til, hvor stor en del af trafikken der er og vil blive city-

søgende, og hvor stor en del af trafikken der vil være transittrafik.

Af dagspressen er det i den senere tid fremgået, at der yderligere for Københavns kommune i slutningen af 1960'erne af en gruppe teknikere, planlæggere og arkitekter er blevet udarbejdet en analyse og plan, som ikke alene synes at vise, at Lyngbyvejens indføring og Søringen er uheldige løsninger, men at de i virkeligheden er komplet overflødige. Dette dokument er, uvist af hvilke grunde, ikke blevet offentliggjort af Københavns kommune, ja, det er ikke engang blevet forelagt Københavns borgerrepræsentation.

Oven i alle disse betænkeligheder på det rent trafiktekniske plan kommer så den meget alvorlige frygt, man må nære for de miljømæssige og forureningsmæssige virkninger, som vil blive resultatet af gennemførelsen af udbygningen af den sidste del af Lyngbyvejen og den dermed nødvendige gennemførelse af Søringeprojektet. Dels ud fra disse betragtninger, dels ud fra betragtninger om, hvilke virkninger den videre udbygning af Lyngbyvejen vil få for det påtænkte biologiske center på Nørre Fælled, for rigshospitalet osv., og endelig ud fra trafikministerens udtalelser til dagspressen om, at den kollektive trafik i Københavnsområdet bør prioriteres højere end den private, er det mit håb, at ministeren her ved et eventuelt tilsagn om en genovervejelse af denne lovgivning vil berolige de mange, der frygter udviklingen på dette område.

*Ministeren for offentlige arbejder (Kampmann)*: De seneste tællinger og analyser af trafikken på og omkring Lyngbyvejens indre del har alle været påvirket, som naturligt er, af den igangværende ombygning af vejen længere ude. Resultaterne af disse er derfor næppe særlig velegnede til bedømmelse af en ændret planlægning af trafiknettet i den nordlige del af byen inden for Hans Knudsens Plads. Man har på grundlag af de prognoser, der er udarbejdet til belysning af Søringen, Farumlinjen og det seneste arbejde vedrørende Ydre Ring, tillige fået belyst, hvilke trafikmængder der kan forventes på Lyngbyvejlinjen mellem Hans Knudsens Plads og Søerne. Trafikbehovet på denne strækning er i 1980 beregnet til ca. 100.000 i