

[Ministeren for offentlige arbejder.]

døgntrafik svarende til fuld udnyttelse af en 6-sporet motorvej. Det, der er problemet i denne forbindelse, er det forhold, som hr. Per Dich også var inde på, at man ikke tilstrækkeligt har modregnet for en vis udvidelse af den kollektive trafik.

Som følge af, at der er sat en række spørgsmålstejn med hensyn til gennemførelsen af Søringprojektet, arbejder man i dag videre med et væsentlig reduceret projekt i forhold til det oprindelige. Det skal også tilføjes i den forbindelse, at man i Københavns kommune mig bekendt fortsat regner med gennemførelsen af Søringen og dens fortsættelse til Amager samt med indføringen til Søringen af de øvrige højklassede radialveje.

Selv om der har vist sig tendenser til stagnation i Citys udvikling eller en mindre nedgang med hensyn til arbejdspladser og detalilhandelskoncentration og dermed en nedgang i stigningstakten for trafikken på tværs af Søringen, og uanset at der må forventes en forbedring af standarden på det kollektive trafiknet, vil den igangværende udbygning af Lyngbyvejen til Hans Knudsens Plads nok medføre en vis koncentration af biltrafikken i denne linje og dermed medvirke til tilstræbte miljøforbedringer på det øvrige gadenet, der derved befries for noget af den gennemgående trafik.

Derfor aftalte den forrige regering i henhold til den anlægsløv, hr. Per Dich nævner i sit spørgsmål, med Københavns kommune at gennemføre første etape af det oprindelige projekt, således at der skabes mulighed for en rimelig afvikling af den forventede store trafik på Lyngbymotorvejen mod København. Arbejdet er allerede igangsat på strækningen mellem Hans Knudsens Plads og Vibenshus Runddel. Dette arbejde skulle så tillige indebære en ombygning på en strækning af Nørre Allé.

På baggrund af det, jeg her har fremført, er det vel nok rimeligt at understrege, at vi i dag står i en lidt flydende planlægningsituation. Man kan efter min opfattelse ikke

alene mekanisk fremregne den nuværende individuelle trafik, men er nødt til at modregne og korrigere for den nødvendige udvikling i den kollektive trafik, som jeg har tillkendegivet må have en høj prioritet. Derfor har jeg fundet det rimeligt at diskutere hele denne problemstilling med trafikudvalget på grundlag af den rapport, der nu er kommet og er tilsendt trafikudvalget, om den ydre ringvejsforbindelse. De fortsatte drøftelser vil da foregå i trafikudvalget og formentlig kunne genoptages i folketinget.

Per Dich: Jeg takker ministeren for det, sådan måtte jeg opfatte det, positive svar og vil i denne forbindelse lige pege på, at når man taler om disse planer, som altså også skal omfatte Nørre Allé og Tagensvej, skal man måske tænke på, at den ideelle mulighed, hvis man vil undgå denne massive indføring af trafik til byens centrum, vil være, at man finder alternative løsninger, som allerede begynder ved Vibenshus Runddel.

Ministeren for offentlige arbejder (Kampmann): Jeg er ikke uenig hverken i de betragtninger, der blev anført, før spørgsmålet blev besvaret af undertegnede, eller i principperne i de nu anførte betragtninger. Det, der må være det afgørende, er at få en egentlig rapport, som kan danne grundlag for en stedse stærkere udbygning af den kollektive transport. En sådan rapport har jeg bedt DSB om at udfærdige, den vil komme til september, og den vil også indeholde forslag om en række forlængelser af de nuværende S-banestrækninger. Men så møder vi et andet problem, som vi lige så godt kan se i øjnene, nemlig hele organiseringen af trafikken i København og hermed spørgsmålet om trafikskelskabet. Det vil dog nok føre for vidt at komme ind på dette som et nyt emne i anden omgang.

Hermed sluttede spørgsmålet, og spørgetiden var dermed til ende.