

[Holmberg.]

til motorgaderne i byerne, gør disse forslag nødvendige, og vi vil sikkert se med velvilje på ministerens forslag, som er vidtgående på en anden måde end det radikale venstres forslag.

Vi har fået mange henvendelser i trafikudvalget om det forkerte i det, der var lagt op til, så sent som i forrige uge fra byplanlæggere, fra universitetet og fra politiske foreninger. Der er mange forenklinger i de henvendelser, vi har fået, og når det uden videre bliver sagt, at nu skal vi standse Lyngbyvejen ved Vibenshus, så kan det godt være, det er rigtigt, men det er nu altså en forenkling. Hvor skal trafikken så gå hen derfra? Men dette egner sig i høj grad til behandling i udvalget, hvor vi skal finde frem til det rigtige, også for Københavns vedkommende naturligvis, og så i øvrigt også prøve, om vi kan finde frem til en afgrænsning af, hvad vi egentlig har lov til at gøre. For det er da givet, at Københavns kommune skal behandles rimeligt og rigtigt. Hvis de har haft visse planer, og de har regnet med og begrundet regnet med, at de fik det betalt af staten, må vi have det nærmere undersøgt og så selvfølgelig stå ved de ting.

Der er altså både lokalpolitik og landspolitikk heri. Den tidligere regering fik vedtaget et afgørende brud med statens hidtidige trafikpolitik. Før var det nemt for en kommune bare at kræve ind og så i større træk lade det offentlige, staten, betale. Nu skal de selv i større udstrækning betale, og det gælder selvfølgelig Københavns kommune ligesom de øvrige kommuner. Hvis Københavns kommune vil føre Lyngbyvejen ind i byen som motorgade, så kommer nemlig den afgrænsning, jeg nævnte før, så skal vi til at drøfte, hvad vi egentlig har stået model til før. Men det kan jo også godt være, at hvis det ender med, at de selv skal betale, kølnes lysten og interessen lidt. Vi har jo set, at der er flertal herfor i borgerrepræsentationen, det kan bare ikke være noget argument for det rigtige heri, når vi i folketinget behandler dette lovforslag.

Vi er altså ikke færdige med overvejelserne i vor egen gruppe, men på mit partis vegne tilsiger jeg naturligvis en velvillig behandling af ministerens lovforslag i udvalget.

Overgaard Nielsen: Da mit partis ordfører, hr. Bilgrav-Nielsen, er optaget af forsvarsforhandlinger, har jeg påtaget mig om ikke forsvaret for, så dog forelæggelsen af det radikale venstres forslag om at standse Lyngbyvejens indføring ved Vibenshus Runddel, måske afbrudt af et enkelt lille, men forhåbentlig resultatrigt udfald mod ministerens lovforslag, der jo ligger meget nær op ad vort, i hvert tilfælde i sin tendens.

Ministerens forslag om anlæg af en motorvej fra grænsen til Åbenrå kan vi helt tilslutte os, og det så meget mere som vi tidligere har anbefalet at fremme det sønderjyske motorvejsnet. Selv om riget fattes penge, håber vi, at det snart må være muligt at fortsætte en udbygning af motorvejsnettet i Sønderjylland.

Jeg skal ikke gå i enkeltheder med de øvrige vejstrækninger i ministerens lovforslag. Jeg kan slutte mig helt til, hvad hr. Niels Ravn sagde herom.

Ministeren foreslår i § 5 at ophæve bemyndigelsen til projektering af den såkaldte Søring i København fra Fredens Bro til Gammel Kongevej og Vestmotorvejens indføring til Sønder Boulevard. Vi kan måske nok ikke tage æren for med vort forslag, i december måned at have inspireret ministeren til disse forslag, men der er ingen grund til at skjule, at vi er meget tilfredse med dem.

Da vi ikke i vort lovforslag har været så forudseende at tage Vestmotorvejen med, er det jo godt, at ministeren har gjort det, for det er også indlysende rigtigt. Tiden er simpelt hen løbet fra disse anlæg både trafikalt og med hensyn til, hvem der skal beslutte, og hvem der skal betale; det har de andre partiers ordførere været inde på.

Men tiden er efter vor mening også løbet fra Lyngbyvejens indføring til Søerne, og derfor beklager vi, at ministeren i hvert fald på det punkt ikke har ladet sig inspirere af vort forslag. Der er så meget mere grund til at beklage det, synes jeg, som opgivelsen af Søringen i hvert fald set fra statens side logisk må føre til, at man standser Lyngbyvejen ved Vibenshus, for ellers vil bilerne bøgstavelig talt ende oppe mod en mur.

Hvis vi ser på udviklingen siden beslutningen i 1964, den beslutning, som vi altså gerne ser omgjort, må det erkendes, at grundlaget for disse projekter faktisk er smuldret bort. Trafikudvalget er, som det er