

[Arne Larsen.]

den behandling at komme med et ændringsforslag om, at projekteringen af denne del af Vestmotorvejen også falder væk.

Hvad der er et princip for København, må også være et princip for andre områder i landet, og derfor kunne jeg tænke mig, at andre større byområder fik deres problemer klaret i samme omgang. Her tænker jeg naturligvis på Århusområdet. Vi har en projekteringslov for den jyske motorvej, som skal ind næsten i nærheden af Århus centrum. Den skal øst om Brabrand Sø, og den skal såmænd gå parallelt med en eksisterende ringvej ca. 150 m derfra. Det er jo det helt festlige, at vi i Århusområdet faktisk skal have 2 motorvejsstrækninger med 150 meters mellemrum. Jeg vil mene, at vi også bør se på dette problem i forbindelse med dette lovforslag, hvis det kan lade sig gøre.

I øvrigt om Lyngbyvejens indføring: jeg er selvfølgelig tilfreds med det radikale forslag om at stoppe ved Vibenshus Runddel. Der er af vejdirektoratet udarbejdet 10 eller 20 forskellige forslag til Lyngbyvejens indføring, og intet af dem er tilfredsstillende. Der er smalle, og der er brede forslag, men alle har de deres miljømæssige problemer, de beskærer Fælledparken og Amorparken, og hvad de forskellige områder nu hedder. Der har været livlige protester fra befolkningens side, fra de 12 lokalråd i København, fra de videnskabelige institutter ude i Nørre Allé, fra rigshospitalet, fra byplanlæggere osv. osv., Der er ingen grund til at gentage de argumenter, de er kommet med. Jeg synes, de har været nok så overbevisende.

Interessant er det i denne forbindelse at konstatere, at de videnskabelige institutter og rigshospitalets byggeudvalg har protesteret næsten lige fra starten, da planerne blev kendt. De har forsøgt at komme i forhandling med ministerium og vejdirektorat, og de har fået disse forhandlinger stillet i udsigt. Men hvad man ikke har gjort, er at konsultere de mennesker, som skulle leve under motorvejens forbandelser, hvis den kom engang. Dem har man fuldstændig

negligeret. Jeg synes ærlig talt, at det er en horribel måde at behandle folk på. Det ene øjeblik lover man at forhandle med dem og siger, at man gerne vil samarbejde for at få det bedst mulige projekt under al mulig hensyntagen til de videnskabelige institutter i området, og det næste øjeblik siger man: værsgo, nu kan I bide spids på det her, I har tre dage til at komme med jeres kommentarer. Det er ikke en måde at behandle folk på. Derfor håber jeg, ministeren nu vil tage initiativet til, at forhandlinger bliver optaget, således at vejdirektoratet virkelig kan få fornemmelsen af, hvad det egentlig drejer sig om, og hvad det er for ønsker, man har.

Det er fuldstændig rigtigt, at da man vedtog lovforslaget, var forudsætningerne for Lyngbyvejens indføring helt anderledes, end de har udviklet sig til i dag. Dengang regnede man med, at et antal mennesker på 100.000-150.000 ville passere „søsnittet“ om morgenen, om eftermiddagen og om aftenen, altså en ret livlig trafik mellem byområderne. Men det har jo vist sig, at arbejdspladsernes tal i City er faldet fra 200.000 til 160.000, og man forventer, at de vil falde yderligere til ca. 130.000. Den største persontrafik pr. time gennem „søsnittet“ er faldet fra ca. 100.000 til ca. 85.000, og man regner med, at det vil falde yderligere, til 75.000. Dermed er faktisk hele forudsætningen for loven faldet bort. Det har også vist sig, at biltrafikken i de sidste 5 år er stagneret. Det gælder både maksimal timetrafik og døgntrafik. Altså synes trafikbehovet, tvært imod at blive større, at aftage. Når hr. Niels Ravn derfor stiller spørgsmålet, hvad man forestiller sig der skal ske fra Vibenshus Runddel og indefter, er svaret: herregud, der skal ikke ske noget, for det er ikke nødvendigt, at der sker noget. Det er muligt at lede trafikken ad Nørre Allé, Øster Allé, Jagtvej og mange andre gader. Man kan glide af, hvis man vil, allerede før Hans Knudsens Plads, og man kunne måske hjælpe på det ved at lave en afglidningsvej ad godsbaneterrænet over mod Nørrebro.