

[Ministeren for offentlige arbejder.]

Larsen var inde på, nemlig Århusområdet og Odenseområdet, men måske ikke med den konklusion, hr. Arne Larsen havde nået. Hvis vi ser på Århusområdet, som nu blev fremdraget, er det min opfattelse, at man bør følge de lokale instanser, for så vidt angår linjeføringen. De stikveje, som er nødvendige fra motorvejen sydfra og nordfra ind mod Århus, er efter min opfattelse en lokal anlægsopgave. Men herved er der sket en ændring i forhold til det oprindelige, begrundet i den nye byrdefordelingslovgivning, som vi har vedtaget. Tilsvarende forhold gælder i virkeligheden for Odense.

I øvrigt ved hr. Arne Larsen, at vi kommer til i trafikudvalget at drøfte denne linjeføring, idet jeg fik til opgave af socialdemokraterne, de konservative og de radikale at føre en forhandling med de lokale enheder, da man i de tre partier lægger betydelig vægt på, hvilken stilling de lokale myndigheder tager til disse linjeføringer, og mødet herom er berammet til den 16. februar. Herefter vil jeg naturligvis tilstille trafikudvalget et notat om disse forhandlinger, og så kan vi vel én gang for alle få skåret igennem med hensyn til denne linjeføring. Jeg har lige på tilsvarende vis tilstillet trafikudvalget et notat om linjeføringen nede ved Fredericia, så vi også får en afklaring på dette problem, idet vi vel har den fælles indstilling til disse linjeføringsproblemer, at vi ikke kan diskutere disse spørgsmål i 4, 5 og 6 år uden nogen form for afklaring, når vi ved, hvor mange borgere, kommuner og amter der disponerer i tillid til, at de linjeføringer, folketinget har vedtaget, nu én gang for alle, medmindre helt afgørende ændringer foreligger, ligger fast. Det får vi mulighed for at drøfte i trafikudvalget på grundlag af notater, som vil fremkomme meget snart om Fredericiaproblematikken og efter den 16. februar om Århusproblematikken.

Men tilbage til københavnerproblematikken. Jeg synes, det var rigtigt lige at gøre disse betragtninger, for man bør ikke i Københavns kommune opfatte det, som om det er et spørgsmål, der alene retter sig straffende mod Københavns kommune. Der er virkelig en vis generel, ensartet linje i disse afgørelser, og derfor har jeg fundet det rigtigt at nævne nogle af de problemer om-

kring andre bysamfund i Danmark end lige København.

Kernen i problemet er vel i virkeligheden det, hr. Overgaard Nielsen og hr. Arne Larsen nævnte, nemlig at såfremt lovforslaget om ophævelse af projektbemyndigelsen for stykket fra Fredens Bro og frem til Gammel Kongevej, for længere er vi jo ikke nået med vores projektbemyndigelse, vedtages, og det må jeg skønne, at der er klart flertal for, hvad så med resten af Lyngbyvejens indføring? Hertil er at sige, at jeg i overensstemmelse med den anlægslovgivning, som ganske klart og tydeligt foreligger, agter at igangsætte stykket fra Hans Knudsens Plads til Vibenshus Runddel i en løsning, som er kendt. Først er der den halve løsning, tunnellsøningen, fra Hans Knudsens Plads og til Haraldsgade. Derefter skal den op til overfladen og bliver altså en overfladeløsning fra Haraldsgade og frem mod Vibenshus Runddel. Men det er nok heller ikke — har jeg forstået — dette problem, som rummer de store problemer for ordførerne. Problemet synes at være strækningen fra Vibenshus Runddel og frem til Søerne.

Her vil jeg godt fjerne den usikkerhed, der måtte være hos hr. Niels Ravn og de konservative, med det samme, hvis det medfører, at de konservative kan give et klart svar her ved førstebehandlingen. Hr. Niels Ravn sagde vist nogenlunde ordret, at hvis man kunne få at vide, hvad det var for et projekt, vi var blevet enige med Københavns kommune om, så var der et klart grundlag for i den konservative folketingsgruppe at tage stilling. Jeg kan sige, at den eneste uenighed om projektet fra Vibenshus Runddel og frem til Søerne, som består mellem trafikministeriet og Københavns kommune drejer sig om, om det skal være den smalle eller den brede løsning. Forskellen mellem den smalle og den brede løsning består særlig i, hvor meget areal der skal beslaglægges fra omkring Frederik Bajers Plads og ind til Fredens Bro. Det er det eneste usikkerhedsmoment, der er. Der er altså ikke nogen uenighed om selve omkostningsniveauet for dette vejstykke.

Der er ikke nogen særlig stor omkostningsmæssig forskel imellem den smalle og den brede løsning. Jeg kan oplyse til information for det radikale venstre, at omkost-