

[Arne Larsen.]

det forhandler seriøst med naturfredningsmyndighederne; hvis der på et eller andet tidspunkt bagefter kommer problemer, så må vi vide, hvor vi skal placere ansvaret.

Overgaard Nielsen: Jeg tror, ministeren har misforstået noget, når han siger, at mit partis ordfører var til forhandlinger, og at det derfor var mod min vilje, jeg blev ordfører i denne sag. Det er det ikke. Jeg slås altid gerne for en god sag, og det forekommer mig at være en god sag.

Men ministeren har ret i én ting: vort forslag er udarbejdet i hast. Det blev udarbejdet, fordi vi havde fået at vide — og det er jo også muligt, det var sket, hvis vi ikke havde fremsat det — at lige først i det nye år ville det stykke af Lyngbyvejen blive udbudt i licitation. Det er åbenbart en forkert oplysning, men det var på det grundlag, vi mente at detastede, for vi ville få meget sværere ved at standse Lyngbyvejen ved Vibenshus, hvis der først var indbudt til licitation.

Dette, at det skulle ske i hast, har selvfølgelig haft sin indflydelse på forslaget, men en anden ting har også haft indflydelse, som man gang på gang er vendt tilbage til her i folketinget, nemlig folketingets mulighed for at få sagkyndig hjælp ved udarbejdelse af forslag. Her tror jeg ikke ministeren — for der er jo travlt i trafikministeriet — kunne sige det samme, som han sagde med hensyn til beløbene: vi kunne jo bare have spurgt i trafikministeriet. Jeg er ikke sikker på, at vi havde nået udarbejdelsen af forslaget selv om vi kunne have fået lidt hjælp i trafikministeriet. Derfor fremsatte vi forslaget som vi gjorde, lidt amatøragtigt måske, men viljen var god nok, og ministeren er jo ikke i tvivl om, at vi vil standse Lyngbyvejen ved Vibenshus, så vi har i hvert fald opnået at få sagt, hvad vi ville.

Man har talt om byrdefordelingen og de trafikmæssige begrundelser. For vort vedkommende er det begge dele, det økonomiske og de trafikmæssige hensyn. Men selv

om de økonomiske hensyn slet ikke eksisterede, mener jeg, at de trafikmæssige argumenter for at standse ved Vibenshus ville være stærke nok. Når vi har regnet beløbet ud til ca. 200-250 mill. kr., så har vi fundet tallene på side 754 i finanslovsforlaget og talt sammen til ca. 210 mill. kr. Vi har måske nok taget for meget med, men det giver mig anledning til at sige en anden ting, som jeg synes man burde være opmærksom på at få rettet. Det ville være rart, hvis man ud af de poster, der står, kunne se præcis, hvad disse penge skal gå til. Vi har altså studeret materialet og fået det til 210 mill. kr. Dertil har jeg så lagt de 20-30 mill. kr., der bliver udgifterne på rigshospitalet, og et beløb, som jeg ikke kender, for flytning af Rockefellerinstituttet.

Hr. Alsing Andersens argumentation var egentlig for mig en illustration af, at Lyngbyvejens indføring vil være en direkte presion for Søringens gennemførelse. Jeg vil for så vidt gå så langt at sige, at hvis man fører Lyngbyvejen ind til Fredens Bro, så vil hr. Alsing Andersen meget hurtigt få sin Søring, for så kan vi ikke undvære den. Det var nøjagtig det samme, ministeren sagde, da han sagde, at det centrale spørgsmål er: opgives Søringen, hvad så med resten af Lyngbyvejen? Jeg kan sige: gennemføres Lyngbyvejen, hvad så med Søringen? Det hænger uløseligt sammen. Hr. Alsing Andersen har altså efter min mening ret i, at hvis man fører Lyngbyvejen ind, så må man også bygge Søringen, og det er bl. a. en meget vægtig grund for os til at prøve at standse Lyngbyvejen ved Vibenshus.

Ministeren sagde også, at hvis man havde kendt forslaget, så ville der muligvis slet ingen protester være kommet. Jeg kan sige, at så mangler der altså noget i informationen, der mangler noget i nærdemokratiet, for man burde jo kende forslaget. Men der er dog nogle, der har kendt det, nemlig rigshospitalet og de videnskabelige institutter på Nørre Fælled, og de er blandt dem, der protesterer kraftigt imod forslaget.

Det er rigtigt, at vejen nok er længere til