

[Overgaard Nielsen.]

folketinget, end den er til borgerrepræsentationen, men jeg kan kun sige, at så er vejen alt for lang til begge dele, for hvis man ikke vil tage hensyn til de protester, der er kommet, og tage dem med ind i overvejelserne, men afvise dem med, at disse protester er kommet, fordi man ikke kender forslaget, så mangler der altså noget, i hvert fald fra den ene side, med hensyn til dette nærdemokrati.

Må jeg rent praktisk sige, at der er ikke, efter hvad jeg har fået oplyst, trafikvanskeligheder på det stykke af Tagensvej, vi taler om, og det vejer efter min mening meget tungt imod at føre Lyngbyvejen videre.

Hr. Arne Larsen fremhævede, at hans parti havde haft sit meget stærke standpunkt i 1964; det er allerede blevet oplyst, at man undlod at stemme i sin tid. Det er vel egentlig ligegyldigt, hvem der får æren for en god idé gennemførelse, blot den bliver gennemført. Jeg skal gerne råbe både tre korte og ét langt hurra, den dag vi afslører en buste af trafikministeren på Vibenshus Runddel til ære for, at det var ham, der standsede Lyngbyvejen dér.

Alsing Andersen: Vi er jo nu ved at komme over i detaljerne, og jeg tror ikke, det just er tidspunktet til at begynde på de store detaljer. Men hr. Arne Larsen startede i denne omgang med at sige, at der er en række uklarheder om disse begreber, vi taler om, vi er ikke alle sammen helt nøjagtigt klar over, hvad der dækker sig bag begreberne. Han nævnte derpå den smalle og den brede løsning, og hr. Arne Larsen talte meget om dette. Jeg synes, der mangler i hvert fald ét perspektiv i den debat, nemlig dette, at den såkaldte brede løsning, som hr. Arne Larsen var stærkt imod, fordi han mente, den ville skade miljøet i Amorparken og over for hospitalet, jo ikke laves for at skade miljøet dér, men for at sikre miljøet længere nede, for at få den motorgade, der skal igennem Fredensgade, lagt længst muligt væk fra de huse, der skal bevares, og hvor der bor adskilligt flere mennesker, der bliver generet, end der er mennesker, der bliver generet ved parkanlægget. Det perspektiv skal også med.

Det samme kan man sige om en række af de påstande, der er kommet her om trafik-

tællinger og alt muligt andet, at der er jo andre perspektiver end just dette. Når hr. Arne Larsen nævner Øster Allé, så er det rigtigt, at det er en dejlig stor og bred gade, der kunne udnyttes på en helt anden måde. Men hvis man nu trækker trafikken ind den vej — der kan vel blive en sekssporet motorgade den vej eller noget i den stil — hvor skal vi så gøre af den, når den kommer ind til Blegdamsvej? Skal vi så rive de huse ned, der ligger for enden af Øster Allé? Det er jo en af de planer, der har været snakket om i sin tid, og som ikke er fundet god. Og hvor skal vi så føre den hen? Over havneløbet med store omkostninger? Eller skal vi for at få en billig og en smal løsning, som hr. Arne Larsen åbenbart gerne vil have, lade hele den trafik, der kommer fra en sekssporet motorgade i Øster Allé, ende i Store Kongensgade og Kongens Nytorv?

Jeg tror, der er en lang, lang række perspektiver i de detaljer, der har været draget frem her i debatten, som vistnok, og det var alle ordførere enige om, egner sig langt, langt bedre til et udvalgsarbejde end til en ping-pong i salen her.

Hr. Overgaard Nielsen siger, at mine bemærkninger om Lyngbyvej og Søringen i og for sig beviste for ham, at vi fra Københavns side bruger Lyngbyvejen som en pression for at få Søringen. Nu kan jeg på den ene side ikke lide ordet pression, når det bruges på denne måde, for der antydes jo noget lidt misliebigt, når man netop vælger det ord. På den anden side er pression vel i og for sig noget lovformeligt noget, hvis man kan argumentere for det, hvis der er saglige motiver for det. Men jeg skal helt se bort fra ordet pression i denne forbindelse og sige, at der er ikke tale om, at København uden hensyn til alt muligt andet har forelsket sig så stærkt i den lille stump af primærgadenettet, der har fået navnet Søringen, at vi sætter alt ind for at få lige præcis den lille bitte stump ført igennem. Det er jo et langt, langt større perspektiv, der er tale om.

I den forbindelse kan jeg ikke lade være med at nævne den udmærkede Bispeengbue, der jo efterhånden står som et mislykket fænomen, fordi den trafikale funktion, Bispeengbuen skulle løse, efterhånden er forsvundet, når vi ikke kommer videre.

Når vi har fået Hareskovlinjen, og når vi