

[Ministeren for offentlige arbejder.]

ning, derom skal ikke herske tvivl. Jeg tror også, det er en forsvarlig løsning og må være det endelige resultat.

Jeg vil da også godt bekræfte, at jeg intet har imod — og jeg vil da også gerne henstille det — at man fra miljøministeriets side ser på disse planer. Jeg vil ikke tro, der er nogen indvending, men det er op til miljøministeriet at se på disse ting.

Den omhandlede reduktion af Lyngbyvejsprojektet er i øvrigt så væsentlig, at det vil være nødvendigt at søge anlægsloven ændret på dette punkt. Kapaciteten af den istandgjorte Lyngbyvejsindføring bliver forøget med ca. 50 pct. i forhold til det nuværende, men kommer efter eksperternes beregning kun op på 3.200 køretøjer pr. time i hver retning, altså en del mindre end de ca. 4.300 køretøjer, som den tidligere omtalte prognose for året 1975 angiver. Det er imidlertid nødvendigt at vise sparsommelighed, og den mere beskedne udbygning stemmer også godt overens med det almindelige ønske om at holde igen på automobilkørslen til og fra Københavns centrum.

Projektet er efter min opfattelse i overensstemmelse med tankegangen i den betænkning, trafikudvalget — som jeg tror alle de ordførere, der nu vil tage ordet, er medlemmer af — afgav den 10. maj 1973, hvor der tales om at skabe en hensigtsmæssig kapacitetsmæssig balance mellem motorvejen fra Vangede og gadenettet inden for Søringen. Den ret stærkt begrænsede kapacitet på den indre strækning vil medføre, at der ikke bliver vanskeligheder ved at optage trafikmængderne på Sølvgade, Østersøgade og Øster Farimagsgade. Efter de af eksperterne opstillede beregninger kan disse gader modtage henholdsvis 1.980, 1.320 og 270 køretøjer, tilsammen ca. 4.000 i maksimumstimen, altså en del mere end de 3.200, som angives at være grænsen for, hvad der kan komme ind ad Fredensgade.

Formanden:

Jeg vil ikke fastsætte nogen taletid for ordførerne — så er jeg bange for, de udnytter den.

Ordføreren for forespørgerne (Kristine Heltberg) (SF):

Under den energikrise, vi oplevede for et

halvt års tid siden, lå Lyngbyvejen hen i et fuldstændigt øde, og den dannede dengang en ganske grotesk illustration til de tanker, man gjorde sig om, hvad disse enorme bygningsværker — disse enorme trafikprojekter — egentlig kan komme til at blive i en tid, der er noget anledende end den, vi i og for sig er vant til at leve under, og som vi betragter som en selvfølge.

Det forekommer mig, at det er på tide, vi tager hele den tankegang op til revision, der i og for sig førte til glade og håbefulde arrangementer. Vi har noget, der kan advare os, i form af Thomas B. Thrigesgade i Odense, der tilsvarende udgør et mindesmærke, et monument, over en forældet trafikplanlægning fra 1930ernes tid. Lad os håbe, at Lyngbyvejen, et meget større projekt, ikke bliver et tilsvarende grotesk mindesmærke for vor egen tids fejlagtige og misforståede planlægning.

Derfor forekommer det mig, at man ikke skal føje spot til skade eller kaste flere penge ud på disse enorme trafikprojekter i tider, hvor man kan se, at bilmængden ind mod centrum er faldende, hvor man kan fornemme, at en holdning henimod den kollektive trafik bliver mere og mere populær og gør sig mere og mere gældende. Lad os håbe, at det, der bliver investeret i, bliver miljøværdier og forbedringer for den by, som ikke blot er et bosted for henved 1 million mennesker, men også det sted, som vi glæder os alle over at besøge, og som vi gerne vil have at også fremmede skal have glæde af at kunne komme til.

Tiden er altså inde til at give større agt på de miljøværdier, som vi tidligere anså for en selvfølge, og det kan godt være, at tiden er inde til, at et enkelt træ eller en række træer i Amorparken i og for sig er nok så meget værd som nok så mange beregninger over antallet af biler i timen, der kan føres ind mod centrum. Vi skal tværtimod have bilerne ud af centrum. Vi skal hve anlagt store parkeringspladser af hensyn til de mennesker, der ikke kan komme til centrum på anden måde end ved hjælp af privatbilerne, men vi skal bestemt ikke gøre det lettere end højest nødvendigt at føre bilstrømmen ind mod centrum, hvor den ikke har noget at gøre.

Den kollektive trafik kan effektiviseres, vi har gjort for lidt ved det. Ved indfalds-