

let vil stå fast på det oprindelige „natforlig“ om 2 × 2 spor, har mindretallet ikke fundet det af nogen værdi at stille et sådant ændringsforslag, men kun ønsket at fastslå den kendsgerning, at det natlige udmattelsesmøde i trafikudvalget har givet et resultat, der ligner lovforslaget, som var de enæggede tvillinger.

Et *andet mindretal* (socialistisk folkeparti og venstresocialisternes medlemmer af udvalget) betragter det af ministeren for offentlige arbejder stillede ændringsforslag som en forbedring i forhold til den oprindelige plan for indføringen af Lyngbyvejen, men finder samtidig, at dets vedtagelse i for høj grad åbner mulighed for en senere udvidelse af strækningen Frederik Bajers Plads til Søerne til 2 × 3 spor ved nedlæggelse af de to busspor.

Mindretallet understreger videre, at de to nævnte busspor ikke kan begrundes ud fra den eksisterende eller forventede trafikmængde.

Da mindretallet således finder, at lovforslaget med det stillede ændringsforslag stadig vil betyde en urimelig kraftig udbygning af Lyngbyvejslinjen, kan mindretallet ikke stemme for lovforslaget ved 3. behandling.

Et *tredje mindretal* (Glistrup (FP)) indstiller forslaget til *forkastelse* ved 3. behandlingen. Ganske vist kan mindretallet godt nok indse, at der foreligger problemer, som kunne mildnes noget, hvis der ofres så mange skatteyderkroner, som forslaget vedtagelse vil medføre. Sådanne problemer foreligger der imidlertid — på trafikområdet og andre steder i samfundet — i titusindvis af, og i langt de fleste tilfælde må man erkende, at genopretning af landets livsmuligheder nødvendiggør, at folketingset nægter at vedtage projekter, uanset at noget kan tale for deres realisering. Det må herved navnlig påhvile det enkelte folketingsmedlem at finde frem til udgiftkrævende forslag, inden for hans eget lokale eller branchemæssige område, hvor han eller hun kan finde noget, hvor besparelser kan iværksættes ud fra den betragtning, at udgiftsafholdelse her og nu ikke er strengt nødvendig.

Det forslag, som her foreligger, er illustrerende. Vel er biltrafikken på den pågældende strækning behæftet med nogle ulemper

og irritationsmomenter for de kørende, men katastrofale er problemerne ikke. De angår den del af landet, hvor det kollektive befordringsystem er bedre udbygget end noget andet sted, og trafikikkerhedssynspunkter tæller med væsentlig mindre vægt end så mange andre steder. Når man for eksempel sammenligner med behovet for at bruge skatteyderpenge til nye broanlæg over Storstrømmen eller Allsund, svinder behovene for udbygning af Lyngbyvejsforlængelsen ind til det ikke alt for påtrængende. Ved kommende udtynding af bykernen og ved opgivelse af yderligere Amagerstorbyggeri vil forøgelse af bilpresset kunne undgås.

Dertil kommer, at der ikke entydigt kun er argumenter for udvidelsen, men ud over hensynet til offentlig sparsommelighed også modargumenter, der ikke er til stede, når midler skal benyttes andetsteds i landet. Indpumpning af biler i Christian den Fjerdes gamle by har nået dimensioner ud over det ønskelige, og det er derfor betænkeligt at øge mulighederne for denne indpumpning. Betænelighederne er umiddelbart særlig store i relation til sømiljøet og alléstrukturen, der indgår som væsentlige naturindslag i landets fattigste stenørkenbefolkningssammenstuvning — indslag, som det findes uheldigt at svække såvel på kortere som på længere sigt.

Mindretallet ønsker i øvrigt at påpege, at problemerne stiller sig væsensforskelligt inden for projektets tre områder — strækningen syd for Vibenshus Runddel, Vibenshusområdet og vejen mellem Runddelen og Hans Knudsens Plads. Den virkelige flaskehals ligger på passagen af Vibenshus Runddel, og her kan eventuelt drøftes en lokal løsning. Om føje år bliver der muligt råd til for skatteyderpenge at bekoste udvidelse af den nordlige del af projektet, hvorimod betænelighederne for Nørrebroområdet er så betydelige, at de for lang tid fremover findes at overstige fordelene.

På det foreliggende grundlag går mindretallet herefter ind for, at Lyngbyvejsprojektet i denne omgang afsluttes med, at der vedtages en plan til ikke over 100.000 skatteyderkroner til at græsplante de mest skæmmende af de skrammelarealer, der er opstået som det øjeblikkelige monument over den alt for ambitiøse 1960er-epokes eksperimenter med Lyngbyvejen.