

[Glensgård.]

udvalgsbehandling. Jeg vil ved denne lejlighed ikke fremkomme med vores principielle synspunkter om statens vejnet, men håber, at ministeren først i den kommende samling vil drøfte vejplanudvalgets betænkning her i folketingsalen.

Bilgrav-Nielsen (RV):

Hvis det ikke skulle lykkes den foregående ordfører at få ministerens tilsagn om en opdeling af lovforslaget, vil jeg anbefale ordføreren at overveje at stille et ændringsforslag; på den måde kan man også løse det problem.

I øvrigt vil jeg gerne sige om forslaget, at det er jo en diskussion, vi har haft før i folketingets trafikudvalg, og dér blev det tilkendegivet, at et flertal dengang, og det vil sige i december 1974, mente, at man skulle færdiggøre Lyngbyvejen ved et projekt, der svarer til det, som ministeren nu foreslår. Et mindretal var af den opfattelse, at et projekt med 2 gange 2 spor var tilstrækkeligt, idet der også med et sådant projekt vil være tale om, at man øger kapaciteten på strækningen.

Diskussionen om Lyngbyvejen er jo snart en gammel historie. Lyngbyvejens anlæg blev besluttet ved lov i 1964, hører altså til de glade 1960eres forslag, og det bar det i høj grad præg af. I december 1972 fremsatte det radikale venstre et forslag om, at Lyngbyvejen som motorvej skulle standses ved Vibenshus Runddel. Det forslag vandt sympati, og der blev afgivet en betænkning, hvori man skildrede, hvilken enighed man var nået til, ved at sige, at det, man nu skulle tilstræbe, alene var kapacitetsforbedrende foranstaltninger på de eksisterende gader fra Vibenshus Runddel mod byens centrale dele.

Det er derfor et spørgsmål, om dette forslag opfylder det forlig, der dengang blev indgået. I den radikale gruppe mener vi, at forslaget går videre, end der dengang blev aftalt. Vi mener, der er tale om andet og mere end forbedring af de bestående gader. Der er tale om et vejbyggeri med 3 gange 3 spor. Der har været tale om betydelige nedrivninger for at få dette vejprojekt igennem, og vi mener altså, at man bør begrænse byggeriet.

Den diskussion, vi havde forud for skri-

velsen til ministeren af 3. december 1974, baserede sig på nogle trafikale undersøgelser, som allerede i dag er en del forældede, så jeg vil mene, at vi skulle forsøge i udvalget at få nye oplysninger frem om trafikaltalene. Jeg er overbevist om, at disse tal vil medføre, at hr. Lowzow og andre, som dengang var begejstrede for det store anlæg, vil kunne indse, at det absolut er overdimensioneret.

Med hensyn til det spørgsmål, som også vi rejste i forbindelse med vort forslag om at stoppe Lyngbyvejens indføring, spørgsmålet om, hvorvidt staten overhovedet skal engagere sig økonomisk i dette vejanlæg, er ministeren inde på det i bemærkningerne til forslaget. Mærkværdigvis kommer ministeren til den konklusion, at det nok er en statsopgave at betale vejen, men at denne statsvej alligevel er af et sådant omfang, at den, når den er betalt, skal nedklassificeres og ikke mere være en statsvej. Jeg ville mene, vi skulle følge den sidste af ministerens intentioner og beslutte os for, at dette er et kommunalt anlæg også anlægsmæssigt. Vi er villige til at foretage en ny drøftelse af tingene i udvalget, men med hensyn til, om vi skulle være mere stemt over for det større projekt nu end tidligere, kan jeg sige, at det nok ligger lidt tungt.

Lowzow (KF):

Jeg vil også takke ministeren for den oversigt, vi har fået, over vejstrækningerne i hele Danmark. Jeg tror, at vi derved er sluppet for en masse diskussion om lokale interesser og sådan noget i denne debat. I de kommende uger kommer der jo nok mange trafikdebatter, hvor de større spørgsmål, både Vejle og Store Bælt og meget andet, skal debatteres, så jeg skal holde mig fra de rent principielle ting og gå over til sagen om Lyngbyvejen, som man kan sige indtil nu har været endeløs i mere end én mening.

Statens forpligtelser er nok noget tvivlsomme, men der har været talt så meget og været forhandlet så længe om den sag, at vi herinde nu må være med til at gøre sagen færdig og få en ende på Lyngbyvejen. Det er mærkeligt at tænke sig, at denne Lyngbyvej, der vel nok var den første virkelig moderne vej ind til en dansk by, måske skal ende med at blive den sidste, der bliver ført ind til midten af en by.