

[Lowzow.]

Men det forslag, der ligger fremme nu, kan vi godt tilslutte os. Vi mener, der er en mening i at føre det ned til en almindelig gade, men på den anden side, når vi skal i gang med et anlæg af denne størrelse og det, som jeg siger, måske eller sandsynligvis er den sidste store indføring, der bliver til København, så kan vi også tage den plads, der er nødvendig, og få ført de seks spor ind. Jeg mener, det er meget tiltalende, at vi samtidig får oplysninger om, at dette kan gøres på de bestående arealer på nær 520 m², tror jeg det er, der er oplyst. Det er også vigtigt, at de grønne arealer, der ligger på vejen ind, Fælledparken og de andre områder, ikke reduceres, således at alle disse miljøting, som man er begyndt at tænke mere på, ikke bliver sønderlået.

Forudsætningen, en trafikkapacitet på godt 3.000 biler, synes også rigtig, når vi ser lidt frem i tiden. Det er en enorm reduktion i forhold til tallet 8.000 i det oprindelige forslag, men med hele den udvikling, vi følger alle andre steder, synes det at være rigtigt at følge den fremgangsmåde. Vi kan derfor tilbyde et velvilligt udvalgsarbejde om denne sag.

Spørgsmålet om færgehavnen i Tårs og dens forbindelser med det bestående hovedvejnet i første omgang og senere med en fremtidig cirkelvej uden om Nakskov er vel nærmere et spørgsmål om, hvordan man klarer sig i tiden, indtil den nye vej kommer. Vi vil gerne være med til at opklassificere vejen, der er nødvendig ind igennem byen og op til den bestående vej. Det er jo sådan, at der er mange, mange mennesker og megen industri, der venter en stærkt øget trafik på denne færgerute. Det bliver en hurtig og en praktisk færgerute for det sydligste af Sjælland og Øerne, når de har transporter vestpå, og man kan forvente en meget stor trafik på denne rute, så derfor er det nok et spørgsmål, om ikke den sidste del af loven, der skal til hernede, også skal fremskyndes noget. Så også her kan vi tilbyde et velvilligt udvalgsarbejde.

Kurt Brauer (SF):

Jeg tror, at fremskridtspartiet, som hr. Glensgård var inde på det under den sidste sags behandling, arbejder meget med tinge-

ne, jeg tror ikke, de under sig rist eller ro, jeg tror, de knokler i døgndrift med at finde ud af tingene. Men netop derfor er det så ulykkeligt, at resultaterne er så pauvre, som de er. Det var dér, jeg ville hen før: at når de knokler så meget og får så lidt ud af det, kan man næsten få medlidenhed med dem. Det er klart, at når man beskæftiger sig så meget med så mange ting, som det sker hos fremskridtspartiet, ja, så kommer man jo — ud fra teorien om, at en blind høne også finder et korn — til at ramme rigtigt en gang imellem. Hr. Glensgårds indlæg i denne sag mindede mig lidt om en høne, der står og sparker og er lige ved at finde et korn i hvert fald, for jeg tror, jeg må give hr. Glensgård ret i kritikken af dette lovforslag, for så vidt det angår det københavnske område, som jeg vil beskæftige mig med her ved denne første behandling.

Problemet er jo, at når man kommer kørende ind ad Lyngbyvejen, står det nuværende vejnet, også hvis det bliver sat i bare nødtørftig stand, som et monument over en byplanskandale, et monument over byplanlæggernes vankundighed igennem de år, hvor indføringen har været diskuteret.

Det, man så foreslår af prestige Grunde fra byplanlæggernes side, er, at man skal have et fortov og en cykelsti, og man skal have en bustracé eller et busspor, som det vist kaldes her i lovforslagets tekst, og man skal have 2 gange 3 vejbaner; så er man oppe ved noget, der ligesom ligner en Lyngbyvej, så ligner det lidt det, man havde i tankerne, og så kommer man ikke buldrende ind ad denne byplanlæggernes potensforlænger, som Lyngbyvejen er, og bliver pludselig sluset ind i sådan et lille hul, som København er.

I SF er vi af den opfattelse, at vi ikke skal smide gode penge efter dårlige. Byplanlæggerne skal have lov til at have det dér monument stående over deres vankundighed. Vi vil ikke have bilerne ind i København. Hvad skal de her efter? Ja, de skal jo herind, for at vi kan finde nogle undskyldninger for at få bygget nogle flere parkeringshuse, det er klart, og for at vi kan få ødelagt vores bybillede af alle disse opstabilede blikkasser rundt omkring. Det er vel derfor, vi skal have disse meget brede spor, som kan føre folk herind. Det er i direkte modstrid med alle tanker om en høj prioritering af den kollektive transportform, som