

[Bilgrav-Nielsen.]

som bystyret har i øjeblikket. Men det er op til Københavns borgere at finde ud af at sammensætte bystyret sådan, at det ikke foretager sig ting, som er imod Københavns beboere. Uanset hvad vi gør med Lyngbyvejen, vil der altid være mulighed for, at Københavns bystyre kan ændre tingene, idet vi nedklassificerer strækningen til at være et kommunalt vejanliggende.

Jeg mener, at vi roligt kan stemme for det, der er blevet det endelige resultat, idet vi selvfølgelig må henholde os til, at det, ministeren har fortalt os, er korrekt.

Sigsgaard (VS):

Jeg har ved to lejligheder spurgt ministeren: hvor kommer dette ekstra busspor fra? Og jeg har kaldt det årets kriminalgåde, for der er ingen, der har bedt om det i udvalget. Jeg har ikke kendskab til, at nogen andre har bedt om det.

Når hr. Bilgrav-Nielsen siger her, at der er ingen, der er ført bag lyset, så ved jeg ikke rigtig. Jeg ønsker egentlig ikke at bruge udtrykket „ført bag lyset“, det finder jeg ikke nødvendigt, men jeg kan vist godt røbe så meget fra udvalgsarbejdet, at da skrivelserne med forslag L kom fra trafikministeriet og vi havde fået læst den igennem, var der nogle, der undrede sig, og der var nogle, der spurgte: hvorfra kommer dette busspor? Så vidt jeg husker — og her husker jeg 100 pct. rigtigt — var hr. Bilgrav-Nielsen en af dem, der undrede sig.

Om han så vil bruge udtrykket „ført bag lyset“ eller ikke, skal jeg ikke kommentere, men det er ikke udvalget, der har ønsket det busspor. Det er ikke udvalget, der har ønsket, at det reducerede projekt, som vi blev enige om i udvalget, i trafikministeriet skulle forvandles til et projekt, der i ydre mål stort set ligner det projekt, som vi netop havde vedtaget ikke skulle gennemføres. Så kan man i øvrigt bruge de udtryk om det, man har lyst til.

Jeg har spurgt ministeren skriftligt ved et spørgsmål i trafikudvalget: hvem har ønsket det busspor? Ministeren har svaret: HT har ønsket det busspor. Jeg har spurgt ministeren her under anden behandling af dette lovforslag i folketingsalen: Hvilke muligheder har HT for at få et busspor? Ministeren svarede her i forårs: HT har ønsket busspor.

Nu har trafikudvalgets medlemmer så fra Akademirådet, Arkitektforeningen, Byplanlæggerforeningen og Foreningen til Hovedstadens Forskønnelse fået en henvendelse, hvori disse foreninger meddeler, at de har talt både med høj og lav i HT, de har talt med folk i Københavns kommune, og ingen har villet vedkende sig, at de skulle have forlangt dette busspor.

Jeg må derefter betragte som godtgjort, at HT ikke har forlangt det busspor. Jeg vil ikke sige, at ministeren eller nogen anden selvfølgelig bevidst har forsøgt at føre trafikudvalget bag lyset. Det kan lige så vel tænkes, at trafikministeren savner nogle oplysninger eller har fået nogle fejlinformationer fra anden side, som man ikke skulle have givet ham. Den mulighed skal da holdes åben. Men i hvert fald står folketinget i dette øjeblik og skal tage beslutning på et fejlagtigt grundlag.

Nu vil jeg godt sige her, at jeg anser det desværre for muligt, at der om et øjeblik pludselig vil komme en meddelelse om, at HT faktisk har henvendt sig, at der ligger en skrivelse osv., hvorfra en sådan skrivelse så ellers skulle dukke op her i sidste øjeblik. Jeg ved ikke, om ministeren har en sådan skrivelse i lommen, men jeg har lederne af de nævnte organisationers ord for, at HT's ledere i går og i forgårs nægtede, at de skulle have rettet nogen henvendelse, og det står de organisationsledere fast på.

Jeg kan godt forstå, at HT ikke har rettet nogen henvendelse i denne specielle sag. De har rettet en generel henvendelse til magistratens 4. afdeling for nogle måneder siden, det er rigtigt, en generel henvendelse om, at der så vidt muligt blev etableret busspor på gadenettet, hvor det var særlig ønsket, men det er noget helt andet. Jeg kan godt forstå, at de ikke har gjort det i denne sag, for det er nemlig aldeles unødvendigt. Vi har ingen beregninger fra trafikministeriet over, hvad busserne vil spare i tid ved etablering af et sådant ekstra busspor, men vi har beregninger fra disse tekniker- og planlæggerorganisationer, og de beregninger viser, at det er et sted imellem 5-10 sekunder. Ja men det kan da ikke være meningen, at man skal gennemføre et så stort projekt som det her med de muligheder, det medfører for at føre trafikken tværs igennem hele København og ud til de dér kæmpeamagerbyer, som man