

## [Sigsgaard.]

planlægger, at man skal gennemføre et sådant kæmpeprojekt med disse farlige muligheder for at få en tidsgevinst på 5-10 sekunder. Det er ikke det, nogen af os har ønsket, det er ikke det, nogen af os har ønsket, dette busspor er unødvendigt. Kapaciteten på den pågældende strækning hævdes af ministeriet at være ca. 2.100 vognenheder pr. time. Disse meget sagkyndige tekniker- og planlæggerorganisationer hævder at kunne påvise, at det er urigtigt. Kapaciteten er allermindst 3.000 vogne. Der er altså meget rigelig plads på netop den strækning, også til bustrafikken. Og man henviser til, at på Roskildevej, hvor man har en tilsvarende kapacitet, som man vil få her i Fredensgade, har der passeret 3.700 vogne i timen. Så den med en kapacitet på 2.100 vogne i timen hører, så vidt jeg kan vurdere, men først og fremmest så vidt disse sagkyndige organisationer kan vurdere, ingen steder hjemme.

Det, at man nu absolut vil lave dette gigantprojekt, absolut vil poste flere millioner kroner ud, end det er nødvendigt, samtidig med at man sparer alle mulige andre steder, betyder også, at man ind over Søerne skal have lavet en kæmpedæmning, og enhver kan ved at se på tegningerne overbevise sig om, at det bliver et grimt monstrum, der dér kommer op at stå. Det vil gøre København endnu en smule grimmere, end den hidtil har været.

Jeg skal ikke sige meget mere, men det er heldigvis en ekstraordinær situation, at folketinget står her og skal tage beslutning på et helt igennem fejlagtigt grundlag og vil pådrage sig nogle ekstraudgifter, som er fuldstændig overflødige. Derfor vil jeg gerne have lov til at fremsætte følgende:

*Forslag om motiveret dagsorden.*

„Idet folketinget udtaler, at projekt L, Lyngbyvejen, bør gennemføres uden busspor fra Søerne til Frederik Bajers Plads og med bro i stedet for dæmning over Søerne, fortsætter tinget behandlingen af den foreliggende sag.“

**Formanden:**

Der er nu fremsat følgende forslag om motiveret dagsorden: (se ovenfor). Jeg skal lade dette dagsordensforslag indgå i forhandlingen.

Jeg henstiller, at man bestræber sig på at

fatte sig i al mulig korthed under hensyntagen til dagsordenens længde.

**Ivar Hansen (V):**

Jeg vil da godt sige, at jeg synes, det er en på mange måder lidt mærkelig debat, vi fører her på falderebet ved afslutningen af det meget store Lyngbyvejsprojekt. Men foranlediget af den debat, der allerede har været nu, vil jeg da gerne rekapitulere, hvad der egentlig er udgangspunktet, nemlig at Lyngbyvejen efter det oprindelige projekt skulle have været ført igennem til Søerne som et egentlig motorgadeprojekt, og at den sidste del af projektet, nemlig fra Hans Knudsens Plads og ind til Søerne, efter det oprindelige projekt ville have været et anliggende, som kunne have sneget sig op til omkring 400 mill. kr.

Det projekt, der så blev fremlagt sidste år, var et projekt, der byggede på en 2 gange 3-sporet vej til en samlet pris af ca. 30 mill. kr., og det var et projekt, som vi fra venstre tilsluttede os. Men vi var på den anden side under påvirkning af de oplysninger, vi fik; og de oplysninger, vi fik med hensyn til den fremtidige trafikudvikling, var bl. a., at den sivetrafik, der foregik og foregår i det omkringliggende gadenet, og som det var tanken skulle absorberes i et 2 gange 3-sporet vejsystem, ikke havde det omfang, som man forestillede sig.

Endelig var det da også af betydning for vores overvejelser, at man har besluttet sig for ikke at bygge på Vestamager, hvorfor man ikke i fremtiden ville have den trafik ind igennem København, som man ellers måtte forvente at få.

For det tredje kan man da også sige, at afslutningen på et sådant projekt naturligvis må have en sammenhæng med den byplanlægning, som man lægger til grund nu; og den byplanlægning, som også gør sig gældende i Storkøbenhavn, fører jo alt taget i betragtning med sig, at man i fremtiden må forvente ikke at få den trafikvækst ind i cityområdet, som man ellers måtte forvente at få, hvis 1960ernes byplanlægningspolitik blev videreført.

Under hensyn hertil foreslog vi fra venstres side i trafikudvalget, at man ændrede projektet, således at man i princippet byggede på en 2 gange 2-sporet løsning fra Vibenshus Runddel og ind til Søerne.