

[Lowzow.]

må folketingset jo bestemme sig. Det er mere det, der er problemet, det, at man tør tage en beslutning og ikke bare blive ved med at udsætte og undersøge, hvis man ikke får sin vilje. Det er blevet sådan, at hvis man ikke får sin vilje i et udvalg, så er det udvalgets formand eller udvalgets behandling, man kritiserer. Så længe vi arbejder med en parlamentarisme, må vi arbejde med, at der er et flertal, der beslutter noget, og der er et mindretal, der har en anden mening, og det er det, der er ved at vælte i øjeblikket.

Når vi har hørt hele debatten her i dag, så forbavser det én, hvor rædselsslagne folketingspolitikere er for, at der findes politikere, som de ikke helt kan bestemme over, netop de kommunale politikere. For et par dage siden vedtog vi en lov om kommuneplanlægning, som lægger den ene beslutning efter den anden ud i de lokale politiske folkevalgte råd. I dag er man ved at dø af skræk over, at Københavns kommunes politikere selv har nået en afgørelse på, hvordan der skal være inden for Københavns mure. Det vil vi komme ud for gang på gang i den kommende tid, når den nye kommuneplanlægningslov kommer i gang. Derfor siger jeg, at hvis det virkelig er tilfældet, så kan folketingset bruge sin tid i fremtiden til at diskutere de love, vi har vedtaget, og hvordan de bliver administreret ude omkring.

Vi mener, vi her har fundet frem til et kompromis imellem en afvejning af den offentlige trafikals muligheder og den individuelle trafikals muligheder, et kompromis imellem, hvad der er mange deputationer der har ønsket, og hvad der er kommunalpolitikere i byen, der har ønsket. Vi kan bruge dette kompromis og vil stemme for det og kan derfor ikke stemme for det motiverede dagsordensforslag fra VS' side.

Henning Jensen (S):

Som jeg gav udtryk for både ved første og anden behandling af dette lovforslag, ved vi jo alle, at der er følelser med, når det drejer sig om at diskutere trafikanlæg i al almindelighed. I dag er det ikke kun følelser hos befolkningen, vi kan registrere, vi kan også registrere, at følelserne hos politikere er ved at overvinde sagligheden i denne sag. Jeg må tage afstand fra påstande om, at

dette problem omkring Lyngbyvejens indføring ikke har fået en saglig behandling i trafikudvalget, og jeg mener heller ikke, at der her mellem anden og tredje behandling er kommet noget nyt under solen, som giver anledning til denne lange debat, vi har her ved tredje behandling.

Jeg vil ligesom hr. Bilgrav-Nielsen give udtryk for undren over, at partier, som normalt er tilhængere af den kollektive trafik, nu pludselig i dag har en meget, meget kraftig holdning over for et busspor. Man kan jo diskutere dette busspor, det er klart, men jeg mener som varm tilhænger af den kollektive trafik, at dette busspor må kunne accepteres fuldt ud, og det bør de partier, som normalt er tilhængere af den kollektive trafik, også gøre her i dag.

Det påstås, at dette projekt minder meget om det projekt, som trafikministeren forelagde i trafikudvalget. Jeg skal da ikke undlade at pege på, at der dog er sket en ganske væsentlig reducereing også rent økonomisk, idet det oprindelige projekt var anslået til at koste 29 mill.kr., og det reducerede projekt anslås til at koste 24 mill. kr., altså en besparelse på ca. 5 mill. kr. Deri ligger en helt klar tilkendegivelse af, at det er et andet projekt.

Jeg skal ligesom andre give udtryk for fuld forståelse for ændringsforslaget. Vi vil stemme for lovforslaget i dets helhed her ved tredje behandling, og vi vil stemme imod det af hr. Sigsgaard stillede forslag om motiveret dagsorden.

Jens Jacobsen (V):

Jeg vil gerne opfordre hr. Glensgård til at kigge på de tegninger, som er fremsendt fra Akadimirådet. Han vil så opdage, at han har været udsat for et optisk bedrag, idet Sølvgade i løbet af tegneserien er udvidet fra 3 kørebaner til 4 kørebaner, uden at der i øvrigt er sket andre ændringer. Hvis man kan løse alle kapacitetsproblemerne så simpelt, var der ingen grund til at lave disse lange debatter om sagen.

Lad mig så i øvrigt sige, at det stykke vej, man taler om med bussporene, det er Fredensgade, hvor husene for længst er revet ned, og hvor der altså er masser af plads til yderligere udvidelser, hvis nogen — det vil sige Københavns kommune — senere skulle ønske en sådan udvidelse. Nørre Allé og