

[Jens Jacobsen.]

Tagensvej sker der ingenting med, og dæmningen over Søerne er i det sidste forslag reduceret med ca. en tredjedel. Derudover er det yderligere tilbudt Københavns kommune, at dæmningen kan konverteres til en bro, såfremt kommunen måtte være interesseret i det.

Jeg synes, vi skulle dæmpe stemningen lidt ned om denne sag. Jeg er principielt ked af, at der stadig væk findes særlovgivning for København, men derfra og til at folketinget nu nedlader sig til, kan jeg vel kalde det, at fungere som en slags amtsråd og tilsynsmyndighed, er dog et godt stykke.

Jeg må opfordre til, at man afviser det fremsatte dagsordensforslag og stemmer for lovforslaget.

Glistrup (FP):

Det fremgår af de tidligere fremsatte udtalelser her under denne debat, at det overvejende flertal i tinget vil stemme imod det af hr. Sigsgaard fremsatte dagsordensforslag. Jeg vil også være med mellem dem, der stemmer imod, altså tilhører flertallet.

For at trafikministeren og de andre tilhørere af flertallet imidlertid ikke skal føle det alt for afskyeligt, at jeg også er med i deres gruppe, vil jeg gerne ved denne lejlighed her præcisere, at jeg stemmer sammen med flertallet af den stik modsatte grund af, hvorfor de andre stemmer nej til dagsordensforslaget. De andre stemmer nemlig nej til dagsordensforslaget, fordi de vil have et større, dyrere projekt end det, som hr. Sigsgaard går ind for. Jeg stemmer nej til dagsordensforslaget, fordi jeg ønsker et meget, meget, meget billigere projekt end det, som finder udtryk i dagsordensforslaget.

Jeg har i den udførlige mindretalsudtalelse i betænkningen nærmere redegjort for mine motiver til at have dette syn på sagen, og jeg skal derfor følge formandens henstilling om ikke at gøre debatten unødigt lang ved at gentage, hvad jeg allerede har skrevet i betænkningen, men jeg vil altså som de fleste stemme nej til dette dagsordensforslag.

Ministeren for offentlige arbejder (Niels Matthiassen):

Det har jo været en usædvanlig lang debat ved en tredjebehandling, men jeg har

en fornemmelse af, at balancen i folketinget er sådan, at vi snart kan nærme os en afslutning. Jeg vil gerne gøre et par bemærkninger, for jeg synes, der er fremsat så mange påstande, forvridninger, at det er nødvendigt at sætte tingene lidt på plads.

Det er blevet fremført, også fra Danske Arkitekters Landsforbund og en række andre, at man har ført folk bag lyset, at man ikke har givet oplysninger, at det ikke er blevet behandlet tilstrækkeligt i udvalget. Jeg må altså sige, som andre har gjort det, at det er sjældent, at der har været en udvalgsbehandling af noget forslag, der er gået så langt og været så grundig.

Man siger, at kapaciteten på 2 gange 2 spor vil blive ca. 3.000 biler i timen i hver retning. Det er en forkert påstand. Ved en vejstrækning som denne med de mange kryds er kapaciteten afhængig af kapaciteten i krydsene. I hver vognbane kan der komme små 1.100 køretøjer frem i timen i krydsene, det vil sige, som også under de eksisterende forhold, godt 2.000 køretøjer i timen. Jeg kan også henvise til den artikel, der i dag findes af arkitekterne Edith og Ole Nørgård, der har været med i udformningen af Lyngbyvejen, hvor de netop fastslår, hvordan der bliver regnet forkert.

Der har også været talt en del om bussporet, og én har sagt, at der er dunkle punkter, og at der bliver flere dunkle punkter tilbage, men jeg vil dog godt slå fast, at ved mødet i trafikudvalget i de sene timer blev aftalen, at man skulle udarbejde et forslag, hvorefter strækningen Hans Knudsens Plads-Vibenshus Runddel udførtes som i projekt K og strækningen Vibenshus Runddel-Søerne 2 gange 2 spor plus busspor. Derefter kom projekt L.

Vedrørende de oplysninger, der har været i Ekstra Bladet, og som også hr. Sigsgaard har nævnt det, om, at man mangler noget, vil jeg gerne sige, at i den udvalgsbetænkning af den 13. maj 1975, der findes fra borgerrepræsentationens byplan- og trafikudvalg, har Hovedstadsområdets Trafik-selskab over for Københavns kommune fremsat ønsker om visse faciliteter til forbedring af det dengang fremlagte projekt K. Det er meddelt fra stadsingeniørens direktorat, at disse ønsker bl. a. omfattede busspor i begge sider på hele strækningen fra Øster Søgade til Blegdamsvej. Som det endvidere