

## [Ministeren for offentlige arbejder.]

fremgår, er disse ønsker af Københavns kommune videregivet til os, men vi fandt ikke anledning til at imødekomme ønsker om yderligere busspor i projekt K, som omfattede 3 vognbaner i begge retninger. Da projektet senere blev reduceret til 2 gange 2 spor på den pågældende strækning, fandt man, at det dog måtte være rimeligt nu måske at imødekomme dette ønske fra Trafikskabet for at sikre rimelige forhold for den kollektive trafik. Det vil altså sige, at det er en lettelse for bustrafikken. Det er en lettelse for den kollektive trafik.

Det er også blevet sagt, at vi i trafikministeriet byggede på forventninger om en stærkt stigende trafik. Det er ikke rigtigt. Når vi gik ind for det 6-sporede forslag, så var det ud fra et ønske om, at Lyngbyvejen dengang skulle have en trafiksanerende virkning i hele området langs indføringen, men vi har accepteret, at der ikke er tale om noget sådant nu. I dag bliver kapaciteten den samme på strækningen, som den er nu.

Der er også sagt — og det er også sagt af et mindretal i udvalget — at det befrygtes, at forslaget vedtagelse åbner mulighed for senere udvidelse af strækningen fra Frederik Bajers Plads til Søerne gennem nedlæggelse af de 2 busspor. Jeg skal i den forbindelse pege på, at bussporet i udadgående retning afsluttes umiddelbart efter Blegdamsvej-krydset. Det er naturligvis rigtigt, at Københavns kommune, når vejen efter udbygningen nedlægges som hovedlandevej, kan foretage ændringer i vejen, som Københavns kommune kan ved alle sine veje, uden at staten kan gribe ind. Jeg tror ikke, at kommunen vil gøre det, men det kan i hvert fald ikke være meningen, at vi for at forhindre en sådan eventuelitet for al fremtid skal beholde vejen som hovedlandevej og dermed bryde med vejlovens princip om, at staten ikke skal have vejogaver i selve byområderne.

Så har der også været de bemærkninger om, at man griber ind i Fælledparken, i Nørre Allé og Søerne. Jeg synes, det er rigtigt at sige, at godt nok foretages der indgreb i Fælledparken, men som følge af nedlæggelse af en del af Øster Allé, bliver Fælledparken ved gennemførelsen af anlægget lidt større, end den er i dag.

Det er ikke rigtigt — det vil jeg meget

gerne understrege — at Nørre Allé ikke berøres. Den forbliver, som den er i dag, med 2 spor indad og 3 spor udad. Heller ikke efter det projekt, der er forelagt ved lovforslaget, sker der nogen ændring i Nørre Allé med indgreb i træer.

Med hensyn til det særlige problem med udformningen af overføringen over Søerne gør man gældende, at man skal nøjes med en smallere overføring, og at man bør etablere overføringen som en bro. Jeg mener i og for sig, at vejen naturligvis bør føres over i samme bredde, som Fredensgade får. Med hensyn til spørgsmålet om dæmning kontra bro, så har fredningsnævnet for København udtalt, at en overføring uden gennemsejlingsmuligheder ville være i strid med fredningsdeklarationen for Søerne, og man har ikke ment at kunne give tilladelse til dæmningsprojektet. Det er imidlertid sådan, at folketingets vedtagelse af projektet indebærer, at forbindelsen med dæmningen kan bringes til udførelse uanset fredningsnævnets afgørelse. Flertallet i udvalget har været enig med mig i, at den betydelige merudgift, en ny bro ville medføre, ikke kunne henhøre under det statslige vejnet, og man tilføjede, at såfremt Københavns kommune ønsker at etablere en bro, så kan udvalget tilslutte sig dette, men merudgifterne må betales af kommunen. Det er jeg enig i.

Jeg synes, det er vigtigt, at vi efter disse mange, lange og gennemgående forhandlinger nu får en afslutning på denne sag, og der er efter min opfattelse ikke fremført noget som helst nyt, som kan give grundlag for at trække sagen yderligere i langdrag.

## Ivar Hansen (V):

Her skal jeg gøre det ganske kort. Når man skræller det mindre væsentlige fra, så er for mig at se det, der bliver stående tilbage, det forhold, at det er lykkedes i trafikudvalget at få skabt et meget bredt politisk forlig om dette projekt. Et politisk forlig, som går ud på, at man nedgearer fra 2 gange 3 spor til 2 gange 2 spor. Dermed er der et bredt politisk flertal her i folketinget, der imødekommer den trafikpolitiske og byplanmæssige indstilling, som har været fremherskende i en årrække, og som har været grundlaget for, at det rent sagligt var forsvaret af nedgearer projektet fra 2 gange 3 spor til 2 gange 2 spor for den individuelle