

[Glensgaard.]

Jeg synes i særdeleshed, det må stå klart efter hr. Ivar Hansens bemærkninger om, at der er tilført et ekstra busspor til det projekt, som vi egentlig havde forlig om.

Hvis denne dagsorden bliver vedtaget, vil jeg gerne stille forslag om, at tredje behandling afbrydes, således at vi igen kan få forslaget til behandling i trafikudvalget. Når dagsordenen nu bliver vedtaget, så er det nemlig ikke umiddelbart en ting, vi kan acceptere, at bussporet indgår som en del af lovforslaget, hvorfor det må være rimeligt, at trafikudvalget får lov til at behandle sagen. Jeg er klar til at gøre det i løbet af dagen i dag.

Sigsgaard (VS):

Jeg har her i dag fremsat et dagsordensforslag, der går ud på en helt anden løsning af problemerne end den, der er indeholdt i det vedtagne ændringsforslag, og det sætter altså venstres ordfører i stand til på nogle få minutter at vurdere de ret så komplicerede økonomiske konsekvenser af en gennemførelse af dette forslag. Forslaget indebærer, at der i stedet for en stor, grim dæmning bygges en mindre bro, eller at man eventuelt reparerer den bestående bro, den mulighed foreligger også. Forslaget indebærer også, at hele strækningen gennemføres i en langt mindre udstrækning end efter flertallets forslag. Alle de komplicerede ting, som der ikke foreligger nogen beregninger over, dem har venstres ordfører siddet dernede på sin plads og i hovedet beregnet og hittet ud af, at det vil gøre projektet 3 mill. kr. dyrere. Det er en fantastisk regneevne at have. Ved kommende regeringsdannelse må man anbefale, at venstres ordfører kommer i betragtning til finansministerposten.

Jeg skal ikke kunne konkurrere med de beregninger, men bare sige, at jeg er tilbøjelig til at tro — men vi savner oplysninger om det ligesom om så meget andet i trafikudvalget — at den løsning, jeg foreslår, dog nok bliver billigere, men hvor meget den bliver billigere, det skal jeg ikke kunne udtale mig om.

Man taler om, at nu står vi forfærdelige mennesker, som ellers taler om at styrke den kollektive trafik, altså og vil forringe den kollektive trafikens vilkår. Man har ingen

ting at have det i. Der er ingen som helst dokumentation for et behov for disse busspor på strækningen, ingen som helst. Tværtimod er der kyndige folk, der mener, at det højst kan dreje sig om få sekunders ændring i køretiden. Det er jo ikke en af de kollektivt mest befærdede trafikårer, der her er tale om. Argumentet falder altså væk.

Hvis man i øvrigt havde haft noget at have den kolossale kærlighed til den kollektive trafik i, som man i dag diverterer os med, hvorfor indsatte man så ikke selv under de natlige forhandlinger i udvalget de 2 busspor? Det var der ingen der drømte om. Nej, det er en efterrationalisering. Nu skal man finde en begrundelse for den ændring, der er sket under behandlingen i trafikministeriet. Der er altså ingen acceptabel argumentation for særlige busspor netop her. Det kan der være andre steder, og dér vil VS støtte det varmt. Men her kan der kun være tale om, at der skal holdes en mulighed åben for en senere udvidelse til 2 gange 3 spor. Det vil vi ikke være med til og heller ikke til alle de udbygninger på Vestamager, og hvad der ellers kan blive følgende.

Det er i øvrigt, som om flertallet i denne sal overhovedet ikke har opdaget, at trafiktallene er dalende. Man har vænnet sig til, at alting stiger og stiger, men i de sidste år — også inden det, man kalder oliekrisen — var tallene for den individuelle trafik dalende. Det er de stadig væk. Der bliver stadig mindre brug for det trods alt store anlæg, som et flertal her i dag vil vedtage.

Ministeren siger, hvis jeg nu skal forsøge at konkludere, at magistraten siger, at borgerrepræsentationen siger i en betænkning, at stadsingeniøren siger, at HT siger, at de ønsker 2 busspor. HT kender ikke noget til sagen.

Ministeren siger, at kapaciteten er 2.200 vognenheder. Teknikerorganisationerne, som jo ikke er interesseorganisationer — så skulle de jo være helt vilde og sige: jo flere og jo større motorveje jo bedre — teknikerorganisationerne siger, at kapaciteten er over 3.000 vognenheder i timen. Og kryds i den udformning har man jo også på Roskildevej, som teknikerorganisationerne har sammenlignet med.

Ministeriet siger, at en dæmning er billi-