

[Overgaard Nielsen.]

blevet nævnt, blevet kraftigt belært om dette ved de henvendelser, vi har fået i den sidste tid, og særlig har en tidligere her nævnt henvendelse fra Foreningen af Byplanlæggere gjort indtryk.

Trafikgrundlaget for Lyngbyvejens videreførelse er ganske enkelt forsvundet. Prognosen i 1964 gik ud fra en spidstimestbelastning fra kl. 16 til kl. 17 på 150.000 personer, men i 1960-1970 skete der et fald fra 104.000 til 88.000. Grunden er et fald i city-beskæftigelsen på 2.000-3.000 årlig, og som det også er blevet nævnt regner Egnspanrådet med, at dette fald vil fortsætte.

Så siger den socialdemokratiske ordfører, som i øvrigt ikke stillede sig helt afvisende over for vort forslag om at standse Lyngbyvejen ved Vibenshus, når prognoser er én ting, men de endelige tal noget andet, og henviser til Egnspanrådets beretning, hvori der siges noget meget poetisk om Københavns rolle som rigets hovedstad, landets største by, som rummer de og de institutioner og organisationer, og man mener, at det så vil trække yderligere beskæftigelse og andre virksomheder hertil. Men København har da i hvert fald i en årrække været rigets hovedstad og landets største by, og disse institutioner og organisationer har også været her i en årrække, men på trods af det er der altså sket det fald, som Egnspanrådet regner med vil fortsætte. Derfor tror jeg — så meget som man nu kan tro på prognoser, det giver jeg den socialdemokratiske ordfører ret i — at det er rigtigt, når det anslås, at i 1980-85 er det rimeligt at regne med 75.000 personer i spidstimen, og det er altså halvdelen af det, som prognosen fra 1964 regnede med. Derfor er det også rigtigt at fastslå, at grundlaget for projektet ikke længere eksisterer. Der er altså ingen grund til at vedtage det radikale lovforslag alene ud fra sparehensyn, selv om det vel ikke er at foragte, men det forstærker dog det økonomiske argument, når der ikke er nogen som helst saglig grund til at give de penge ud.

Så er der den anden og vel ikke mindst vigtige side af lovforslaget. I trafikministerens fremsættelse til det lovforslag om Salt-holm lufthavn, som folketinget behandlede i går, understreges det, at det ikke vil være forsvarligt at fortsætte Kastrups videre ekspansion — og så citerer jeg:

....,når de meget store ulemper, som lufthavnens drift påfører omgivelserne, tages i betragtning.“

Her ser man altså helt bort fra, at nye flytyper i løbet af ganske få år vil nedbringe støjforureningen ganske betydeligt. Og i det lovforslag fra regeringen, vi i dag behandler, ser man helt bort fra, at indføringen af Lyngbyvejen til Fredens Bro netop vil — for at citere ministeren — „påføre omgivelserne meget store ulemper“.

Man ser også helt bort fra alle de smukke ord om nærdemokrati, borgernes medindflydelse på udformningen af deres egen tilværelse, og hvad der ellers kan siges om det, for det er jo værd at huske, at der er fremsat de alvorligste protester fra alle sider mod Lyngbyvejens videreførelse, lige bortset fra Københavns borgerrepræsentation, og dette skyldes måske, at borgerrepræsentationen ser Lyngbyvejens indføring til Fredens Bro som en for borgerrepræsentationen velkommen pressio for gennemførelse af Søringen. Jeg giver den socialdemokratiske og de øvrige ordførere ret i, at selvfølgelig må man, hvis man, hvad vi håber, standser ved Vibenshus og sletter statens forpligtelse over for Søringen, finde en økonomisk tilfredsstillende løsning for Københavns kommune.

Der er også kommet stærke protester og alvorlige advarsler fra 1.500 videnskabelige og andre medarbejdere på de videnskabelige institutter ved Nørre Fælled, fra Foreningen til Hovedstadens Forskønnelse, fra Foreningen af Byplanlæggere, som er nævnt, og fra samtlige 12 lokalråd i hovedstaden. Fælles for alle disse protester er, at de peger på den helt uoprettelige miljøskade, som Lyngbyvejens videreførelse vil afstedkomme. Som Østerbro Avis skrev den 18. januar, ønsker borgerne, at støj- og møgforureningen bringes ned på et minimum. Hvis man fortsætter med udbygningen af Lyngbyvejen, gør man lige det modsatte. Man sætter støj- og møgforureningen op til et maksimum i det pågældende område. Og jeg betragter det som næsten det alvorligste, at man med dette anlæg afskærer befolkningen i de tætbeboede Nørrebrokvarterer fra et rekreativt område, hvor der i dag udfolder sig et virkelig festligt og sundt fritidsliv.

Man ødelægger et stort område af Fælledparken, man ødelægger Amorparken og