

[Ministeren for offentlige arbejder.]

ningsniveauet for dette stykke ligger på ca. 50 mill. kr. i anlægsudgift; hertil skal lægges 20 mill. kr., som allerede er anvendt til projektering. Når man tidligere har været oppe på tal omkring de 200 mill. kr., så vil det uden videre fremgå, at vi ved den løsning, som vi er enige — groft sagt — med Københavns kommune om, har sparet et sted mellem 120 og 130 mill. kr. Det er dog en slags penge, og det er også en god tilkendegivelse fra Københavns kommune af, at man synes, det er rimeligt med et sparsommeligt projekt, således som det nu foreligger.

Man er altså enig om, at stykket næppe overhovedet er en motorvej, og man er enig om, at skæringerne med andre gader skal foregå i niveau, først og fremmest ved Blegdamsvej. Det er netop herved karakteriseret, at det ikke er en motorvej, det drejer sig om. Hermed falder efter min mening en meget, meget, meget stor del af argumentationen mod denne linjeføring bort, og jeg vil gå så langt som til at sige, at hvis mange af dem, der har protesteret mod denne linjeføring og denne udformning, rent faktisk kendte udformningen, så tror jeg nok, at protesterne havde en fuldstændig anden karakter, om der overhovedet var protester tilbage.

Til det særlige spørgsmål, hr. Arne Larsen nævnte om pistolhøringsfristen for universitetet og rigshospitalet, vil jeg kun sige, at jeg har beklaget, at fristen var så kort, og da jeg forstod, at man lagde særlig vægt på at få en længere frist, så er der under formalisering et samarbejde med vejdirektoratet og embedsmænd fra universitetet, rigshospitalet og, så vidt jeg erindrer navnet, byggeadministrationen for de højere læreanstalter. Der er altså formaliseret et samarbejde, således at man kan blive enig i spørgsmålet om den brede eller den smalle løsning, og det håber jeg vil virke tilfredsstillende for alle parter.

Jeg kunne over for hr. Overgaard Nielsen fortsætte polemikken omkring Saltholm fra i går, men da hr. Overgaard Nielsen på så mange andre områder har fornuftige meninger og også er tilhænger af Saltholm, skal jeg ikke polemisere med hr. Overgaard Nielsen på dette område.

Jeg vil blot tillade mig den betragtning her, at det er vel en grov påstand at fastslå,

at borgerrepræsentationens holdning til dette spørgsmål skulle være udtryk for en mindre nærdemokratisk opfattelse, hvorefter man henviser direkte til dette høje folketing. Hvis vi egentlig skal tale om nærdemokrati, og hvor afstandene er størst eller mindst, så må man vel uden videre sige, at afstandene er formentlig noget længere til folketingsmedlemmerne generelt, end de er til medlemmer af borgerrepræsentationen.

Jeg synes endvidere, det er en lidt grov påstand at sige, at man i Københavns borgerrepræsentation ikke skulle have taget en lang række af disse miljømæssige betragtninger med i overvejelserne omkring de forskellige projekter. Det er, som om man mener, at en række af de medlemmer, der sidder i borgerrepræsentationen eller bystyret, eller hvor det end måtte være, de repræsenterer ikke nærdemokratiet, og hvis man ikke kan få ret her, så appellerer man til folketinget. Det kan vel ikke give større nærdemokrati end den direkte kontakt til borgerne. Det synes jeg er lidt urimeligt, og jeg synes ikke, det kan være rigtigt, at folketingets medlemmer bidrager til den opfattelse af forholdet mellem nærdemokrati og fjerndemokrati.

Jeg synes, hr. Alsing Andersens indlæg var absolut seriøst og nærdemokratisk præget; og at vi er uenige inden for partiet i dette spørgsmål, idet vi altså drager forskellige konsekvenser af hele byrdefordelingsproblematikken, er ikke det samme som at sige, at vi skulle have forskellig opfattelse af miljøproblemerne, eller at vi skulle have en forskellig opfattelse af de nærdemokratiske kanaler, for det er efter mit bedste skøn ikke tilfældet.

Med disse ord skal jeg takke for førstebehandling.

**Arne Larsen:** Jeg er enig med ministeren i — og har også opfattet det sådan — at lovforslaget om de københavnske motorgadestrækninger er fremsat af såkaldte byrdefordelingsmæssige årsager. Men derfor bør ministeren da ikke være uimodtagelig også for andre argumenter, nemlig at det også ud fra et trafikmæssigt synspunkt vil være forkert at føre disse motorgader ind gennem byen.

Nu snakker vi om den brede eller den smalle løsning. Ja men det er jo ting og sager, som ikke et menneske i denne by har