

**[Kjærulff-Schmidt.]**

om anlægget af en motorvejsforbindelse mellem Vallensbæk og Tårnby (nu lov nr. 321 af 10. juni 1976 om visse hovedlandeveisstrækninger) forudsattes det, at der anlægges en forbindelse («Teglværkshavnslinien») mellem Amager og Københavns city.

Da der ikke i forbindelse med anlægsloven er truffet afgørelse om, at staten skal betale den nævnte vejforbindelse, og da det er kendt, at borgmester A. Wassard på et møde i vej-nævnet kategorisk har afvist, at Københavns kommune vil betale for anlægget, beder jeg ministeren besvare spørgsmålet, således at det ikke skal stå hen i det uvisse, om en så væsentlig planlægningsmæssig forudsætning for motorvejsprojektet er til stede eller ej.

Samtidig beder jeg om, at ministeren fremkommer med de oplysninger, der på nuværende tidspunkt kan gives om »Teglværkshavnslinien«s linieføring og de skønnede udgifter ved dette projekt.

Minister for offentlige arbejder *Niels Mathiasens* svar (26/11 76):

Det er i bemærkningerne til lovforslaget om Vallensbæk-Tårnby motorvejen og senere af mig gentagne gange under behandlingen af lovforslaget fremhævet, at forbindelsen til centrum fra motorvejen er en kommunal opgave, som det er Københavns kommune der skal træffe beslutning om og i påkommende tilfælde anlægge og bekoste. Dette er i overensstemmelse med den ved lov om offentlige veje af 1971 fastlagte opgave- og byrdefordeling på vejvæsenets område, hvorefter staten skal have ansvaret for det vejnet, der har betydning for fjerntrafikken. I byerne skal staten alene have ansvaret for de veje, der er nødvendige for at opretholde forbindelsen i nettet, men skal altså ikke have ansvaret for radialvejene ind i byerne.

På foranledning af udvalget om offentlige arbejder indhentedes jeg under behandlingen af lovforslaget en udtalelse fra overborgmesteren, der meddelte, at stikvejen indgår i det af Københavns kommune forudsatte overordnede vejsystem, men at der ikke i kommunen er taget stilling til, hvornår den skal anlægges. Jeg gav i folketinget tilsagn om, at jeg vil optage forhandling med kommunen om bygning af vejen, der selvfølgelig vil betyde en yderligere aflastning af Folehaven m.v., og disse forhandlinger foregår fortsat positivt. Imidlertid må jeg

fremhæve, at det ikke har været en forudsætning for motorvejsanlæggets gennemførelse, at forbindelsesvejen til centrum anlægges. I så fald ville jeg da også have sikret mig, at den anlægges, inden jeg gik til folketinget med lovforslaget. Motorvejsanlægget har en betydelig værdi uden dette vejanlæg. Det gælder også med hensyn til Folehaven.

Teglværkshavnslinien er af en embedsmandsgruppe med repræsentanter for vejdirektoratet, Københavns amtskommunes tekniske forvaltning, stadsingeniørens direktorat og generalplandirektoratet i København udpeget som værende den i miljømæssig, trafikteknisk og økonomisk henseende bedste af forskellige alternative linieføringer. Sådan som linien er skitseret, udgår den fra en påtænkt forlægning af Vasbygade, som i april 1976-priser er anslået til en udgift af 80 mill. kr., og hvortil der i 1972 efter overgangsbestemmelserne i vejloven er givet tilsagn om vejfondstilskud, idet den følger Frederiksholms havns vestkaj til Tegholmsgade, der krydses i niveau. Vejen føres på en dæmning over Teglværkshavnen, gennembryder industrikvarteret mellem Frederikskajen og Borgmester Christiansens Gade, føres videre på de af havnevæsenet opfyldte arealer og forbindes med Vallensbæk-Tårnby motorvejen via en højbro. Sydhavnsgade tilsluttes i et signalreguleret kryds, medens Borgmester Christiansens Gade afbrydes.

Indføringen er syd for Borgmester Christiansens Gade foreslået udført som en 4-sporet motorvej med nødspor og nord for Borgmester Christiansens Gade som en 6-sporet, højklasset gade med midterrabat.

Udgifterne er i prisniveau 1976 anslået til ca. 88 mill. kr., eksklusiv moms, for strækningen fra Vasbygadeforlægningen og til og med højbroen over Kalvebodløbet.

Af *Wilhelm* (VS) til handelsministeren (17/11 76):

»Vil ministeren foranledige, at det over for folketinget bliver oplyst, i hvilket omfang Shell, Texaco, Chevron og A. P. Møller måtte have ydet direkte eller indirekte økonomisk støtte til herværende politiske partier?«

(Spm. nr. 130).

Begrundelse.

Som bekendt er der ikke her i landet – modsat f. eks. USA – nogen bestemmelse om, i