

[Alfred Hansen.]

samfundsopgave at etablere forsvarlige vejforbindelser mellem byerne og uden om byerne, i den udstrækning det kan lade sig gøre, for at skåne befolkningen for den gene, en intensiv trafik medfører.

Jeg synes, det er værd at nævne, at det planlagte vejprojekt vil aflaste – og det er tiltrængt – trafikken omkring Folehaven. Jeg synes også, det er værd at bemærke, at hvis man stopper dette projekt, vil man ikke have mulighed for at aflaste trafikken ind over Sjællandsbroen, med de store gener, det vil medføre for den indre by.

At der så kan opnås besparelser, kan selvfølgelig nok virke fristende, men jeg mener, at vi blot inden for de sidste par måneder her i tinget har set tilstrækkelig mange eksempler på projekter, som man bedre kunne have stoppet. Jeg tænker i denne forbindelse på energibesparende foranstaltninger og andet. Det er et spørgsmål om prioritering. Retsforbundet mener, at vejprojekter og etablering af motorveje bør realiseres, og vil endnu en gang opfordre trafikministeren til ikke at erstatte 4-sporede motorveje med såkaldte 2-sporede motortrafikveje.

At man så kunne hævde – men det hører ikke hjemme under dette lovforslag – at Københavnsområdet er favoriseret med hensyn til trafikinvesteringer i forhold til provinsen, er en anden side af sagen, men vi er på forhånd ikke særlig venligt stemt over for det foreliggende lovforslag.

Kurt Hansen (VS):

Jeg må indrømme, at jeg var en af dem, der havde håbet, at der måske var kommet lidt andre toner frem, når vi nu havde fået en anden trafikminister. Vi ved, at den tidligere trafikminister sloges med arme og ben for at få dette projekt igennem og mente, det var en meget vigtig sag, men det ser altså ikke ud til at være tilfældet. Den nye trafikminister mener ikke, der er grundlag for at tage beslutningen op til fornyet overvejelse, og er af den opfattelse, at der findes et veldokumenteret behov for udbygningen af denne motorvej.

Det er blevet nævnt – jeg tror, det var hr. Ole Henriksen, der nævnte det – at der ikke foreligger noget dokumenteret behov for at bygge den planlagte motorvej – og slet ikke, når der ikke er sket en afklaring omkring Teglværks-havnslinjeføringen. Man strides stadig væk om,

hvorvidt det er kommunen, der skal betale den – det siger man fra statens, fra ministeriets side – medens man fra borgerrepræsentationens side er af den opfattelse, at det er staten, der skal betale det. Herinde er man af den opfattelse, at det er Københavns kommune, der skal betale det, men vi ved udmærket godt, at Københavns kommune ikke vil betale disse ting.

Men når jeg havde håbet på, at der var lidt andre toner på vej, skyldes det også, at denne vej er noget, der er blevet diskuteret vældig meget. Bl. a. er der i Aktuelt for den 5. november 1976 en artikel, hvor den tidligere formand for trafikudvalget, hr. Kampmann, giver udtryk for, at motorvejen Vallensbæk-Tårnby hænger meget snævert sammen med centrumlinjen, altså Teglværkshavnslinjen, og at det skal afklares, før man går i gang med at gennemføre vejprojektet. Men selv sådanne udtalelser fra den tidligere udvalgsformand har åbenbart ikke givet anledning til en nyvurdering i regeringen.

Jeg synes, det er en lidt uheldig måde, dette lovforslag er kommet frem på. De forskellige aktivgrupper ude i de kommuner, som bliver berørt af denne vej, har virkelig gennemarbejdet disse spørgsmål, før de er gået til politikerne med dem. Jeg synes, det er meget uheldigt, at fremskridtspartiet har fremsat et forslag, før man har haft drøftelser med aktivgrupperne. De har altså ønsket ligesom at tage patent på at være dem, der gik imod denne linjeføring, og det på trods af at de faktisk havde en anden holdning til spørgsmålet, den gang det blev vedtaget at give ministeren denne bemyndigelse. Det synes jeg er meget uheldigt, og det viser noget om, at det, der er realiteten i fremskridtspartiets lovforslag, langt mere er et forsøg på at høste nogle stemmer, end det er at bakke op bag de folk, der aktivt har arbejdet med disse ting igennem en meget lang periode.

Til sidst vil jeg spørge trafikministeren, om det ikke var en idé for det første at få en virkelig tilbundsående behandling af den forventede trafikudvikling i den kommende 10–15 års periode, og det skal naturligvis vurderes i forhold til hele hovedstadsregionen. For det andet at få en afklaring af de planer for Københavns lufthavn, som i øjeblikket er til behandling i forskellige udvalg af teknikere fra forskellige ministerier. For det tredje at få en vurdering af det sandsynlige anlægstidspunkt for en eventuel Sverigesforbindelse og mulige placeringer af denne, bl. a. i forbindelse med en udflytning