

**[Kurt Hansen.]**

af lufthavnen til Saltholm eller en forbliven i Kastrup. For det fjerde at få udarbejdet en plan for vejnettet i Københavns sydvestegn, herunder bl. a. en stillingtagen til den fremtidige status for Holbækmotorvejens inderste del og for andre overordnede veje, herunder kommunale, i området, indeholdende en fastlæggelse af det økonomiske og administrative ansvar for de enkelte dele af den samlede plan. Endelig for det femte at få en belysning af andre trafikale løsninger, bl. a. af miljøproblemer i Folehaven og sydvestkvarteret, end dem, der består af nye vejanlæg.

**Dohrmann (FP):**

Ministeren finder ikke, det er rimeligt, at folketinget igen diskuterer Vallensbæk-Tårnby-motorvejen. Dertil kan jeg bemærke, at da vi i sin tid drøftede og vedtog bemyndigelsen til ministeren, var det under forudsætning af, at vejforbindelsen mellem Amager og København blev etableret. Den strækning har man nu, efter hvad jeg har forstået, mere eller mindre droppet.

Hr. Kurt Hansen var inde på, at vi havde selv stemt for den lov. Det er rigtigt, men hr. Kurt Hansen skal også bemærke, at vi stillede nogle ændringsforslag dengang gående ud på en adskillelse af den sammenrodning af motorvej det ene sted og nogle vejstrækninger et andet sted, ministerens lovforslag var udtryk for.

Jeg synes, det er en meget, meget ejendommeligt situation, vi står i. Ministeren har fået bemyndigelse til at anlægge en vejstrækning herovre i Københavnsområdet. Der er indsamlet i tusindvis af underskrifter fra beboerne imod den strækning; man mener simpelt hen ikke, der er behov for den. Andre steder i landet, som også hr. Niels Helveg Petersen var inde på det, kunne vi med lethed indsamle det samme antal underskrifter for, at de strækninger, der er behov – og virkeligt behov – for de steder, blev etableret som 4-sporede motorveje. Jeg kan hverken finde hoved eller hale i dette her, og det tror jeg såmænd heller ikke ministeren kan – nu er han også ret ny, så det er en undskyldning for det. Men jeg synes virkelig, ministeren skulle være lidt mere positiv over for dette lovforslag. At bruge 4–500 mill. kr. til noget, som der faktisk ikke er det store behov for, finder jeg er helt forkert; det er at smide pengene ud ad vinduet.

**Bertel Haarder (V):**

Jeg kan personligt tilslutte mig det foreliggende lovforslag, og det viste jeg i modsætning til visse andre allerede ved afstemningen for et år siden.

**Ordføreren for forslagsstillerne (Kjærulff-Schmidt) (FP):**

Jeg vil gerne takke ordførerne, især de ordførere, der har stillet sig positivt til lovforslaget: hr. Ole Henriksen, hr. Fuglsang, hr. Niels Helveg Petersen og hr. Kurt Hansen. Jeg vil også gerne takke hr. Dohrmann og hr. Bertel Haarder.

Til hr. Kurt Hansen vil jeg lige sige, at fremskridtspartiet faktisk ikke har forsøgt at tage patent på lovforslaget, som hr. Kurt Hansen antydede. Det er vel nu godt og vel et halvt års tid siden, at jeg første gang rettede henvendelse til en lang række ordførere for folketingets forskellige partier for ligesom at få taget et tværpolitisk initiativ, for ligesom at få bakket det tværpolitiske lokale initiativ op ude på Amager, som fremskridtspartiet har deltaget i fra et meget tidligt tidspunkt. Men det viste sig, efterhånden som forhandlingerne skred frem, at de mange positive ord, som forskellige partiers folketingsmedlemmer havde udtalt, altså ikke var så bindende, at der var basis for at fremsætte et tværpolitisk forslag. Det blev desværre fremskridtspartiet alene, der kom til at fremsætte lovforslaget, men jeg er da vældig glad for den tilslutning, der har været til det fra forskellige sider.

Det er rigtigt, at der efter lovens vedtagelse både i Hvidovre, i Københavns sydvestkvarter og på Amager rejste sig meget stærke og kraftige, velformulerede protester imod projektet. Man har peget på en lang række miljømæssige ulemper: støjproblemerne vil blive meget betydelige, tæt bebyggede byområder vil blive skåret over, et stort antal ejendomme skal nedrives, flere haveforeninger skal udslettes, nogle børneinstitutioner skal fjernes, bevaringsværdige landsbyhuse må væk, og udgifterne er meget imponerende, måske op imod 1/2 mia kr. eller mere.

Jeg tror ikke på oplysningerne om, at det nuværende trafiktal, som ligger på ca. 14.000 biler pr. dag på lufthavnsmotorvejen, pludselig skulle blive et tal i størrelsesordenen 40.000–50.000 om dagen. Der er ikke yderligere 30.000–40.000 biler, der får brug for at