

[Kjærulff-Schmidt.]

køre til lufthavnen, blot fordi der anlægges en Vallensbæk-Tårnby-motorvej.

Der er yderligere et par ting, jeg gerne vil understrege ved denne lejlighed. Den ene er specielt spørgsmålet om Teglværkshavnslinjen. Da folketinget første gang overhovedet hørte om dette projekt, var det i form af et værk fra vejdirektoratet, som hedder »Projekt til anlægslov, beskrivelse og overslag vedrørende Vallensbæk-Tårnby motorvej«. Det er fra december 1975 og udarbejdet af motorvejskontoret i Birkerød. Der står på side 1, afsnit 1, punkt 1.1.:

»Aflastningen af Københavns sydvestegn opnås specielt ved hjælp af Teglværkshavnslinjen, der i nærværende projekt forudsættes anlagt.«

»Forudsættes anlagt« – det var arbejdsgrundlaget, det var udgangspunktet. Så gik man i gang med at diskutere, så vedtog man loven.

Efter vedtagelsen er der opstået tvivl om Teglværkshavnslinjen, og i et skriftligt spørgsmål i efteråret, refereret i Folketingstidende 1976-77, 1. samling, sp. 2358, spurgte jeg ministerens forgænger, hvordan det gik med Teglværkshavnslinjen, som jo ifølge førnævnte rapport forudsættes anlagt. Hvad svarede ministerens forgænger? Han svarede minsandten blandt en række andre oplysninger: »Imidlertid må jeg fremhæve, at det ikke har været en forudsætning for motorvejsanlæggets gennemførelse, at forbindelsesvejen til centrum anlægges.«

Enten har ministeriet forelagt folketinget forkerte oplysninger, eller også har ministeren forelagt folketinget forkerte oplysninger; det kommer vist ud på ét. Jeg vil derfor godt spørge den nuværende minister for offentlige arbejder: er det en forudsætning, eller er det ikke nogen forudsætning, at denne vej anlægges? Og hvis det ikke er nogen forudsætning, hvorfor har ministeriet da i sin tid, da man kom med projektet, sagt, at det var en helt fast forudsætning?

Det er den ene ting. Jeg vil også spørge, hvordan forhandlingerne med Københavns kommune går. Er man blevet enige om, at det er ministeriet, der skal betale, eller er man blevet enige om, at det er Københavns kommune, der skal betale? Det er en vigtig ting.

Så vil jeg også sige en måske lidt mere prin-

cipiel ting til sidst, som nu også hænger sammen med økonomien, og det er, at den motorvej, som opføres i 1979 eller 1980, jo også står der i år 2029 og i år 2030 og i år 2080. Men hvad ved vi egentlig om den individuelle benzindrevne trafik bare i 1988? Det ved vi egentlig forfærdelig lidt om. Nu ved jeg godt, at ministeren ikke overværede folketingets energipolitiske debat forleden aften, men jeg går ud fra, at han er blevet orienteret af sin kollega handelsministeren om de ting, der blev sagt ved den lejlighed. Realiteten er jo, at vi ved forfærdelig lidt om, hvordan den individuelle trafik og transportsituationen ser ud bare 10-15 år frem. Hvilke tanker gør ministeren sig i den sammenhæng, når han og hans ministerium planlægger store og meget, meget bekostelige motorvejsanlæg som det, der er tale om her?

Ministeren for offentlige arbejder (Kjeld Ole- sen):

Jeg vil allerførst sige tak til de ordførere, der støttede en afvisning af lovforslaget ud fra den begrundelse, at problematikken jo har været tygget igennem og debatteret igennem med argumenter, hvoraf jeg i virkeligheden ikke hørte nogen nye under denne debat. Det er en tak, jeg retter til ordførere, der, så vidt jeg har kunnet lægge sammen, udgør et klart flertal i dette folketing. Jeg lyttede med megen forbauselse til hr. Niels Helveg Petersens indlæg. Jeg mener, at det radikale venstre har støttet det lovforslag, der er grundlaget for arbejdet. Til gengæld kan jeg i mine beregninger konstatere, at hr. Niels Helveg Petersens parti i dag har en sådan størrelse, at det altså ikke influerer på spørgsmålet om flertal for det ene eller flertal for det andet.

Så vil jeg i øvrigt gøre et par bemærkninger om nogle af de mere tekniske betragtninger, der har været inde i billedet. Allerførst vil jeg gerne til hr. Ole Henriksen sige: at benævne motorvejen som en blindtarm og komme frem med miljøargumenter, hvad flere andre ordførere også gjorde, viser efter min mening, at vi vurderer selve problemstillingen helt forskelligt. Det, som jo er hovedsigtet med den lovgivning, man ønsker at afskaffe, er jo netop den miljøvenlige tanke, som har været drøftet mange gange i forbindelse med storbyer, at lægge tingene til rette på en sådan måde, at man ikke får trafikken ind igennem byen, men spre-