

[Ministeren for offentlige arbejder.]

der den ved at have en omfartsvej, således at man f. eks. i det foreliggende tilfælde ikke skal slås med de ret store miljøproblemer, man i dag har i Folehaven og i sydvestkvarteret. Det mener jeg er noget meget væsentligt og noget principielt.

Så vil jeg sige til hr. Niels Helveg Petersen, at mange af de bemærkninger, der kom fra hr. Niels Helveg Petersens side, også ligesom fortalte mig, at der må være sider af dette problem, som hr. Niels Helveg Petersen ikke har haft lejlighed til rigtig at sætte sig ind i på nuværende tidspunkt. Det er i hvert fald efter min mening tilfældet, når hr. Niels Helveg Petersen f.eks. siger, at det er meget, meget afgørende, at det sættes i forbindelse med, hvad man siger lokalt. Jeg forstod på hr. Niels Helveg Petersens bemærkninger, at lokale kommunalbestyrelser, altså underforstået flertal i kommunalbestyrelserne, har frarådet denne løsning. Det er noget helt nyt for mig, og jeg vil gerne bede hr. Niels Helveg Petersen fortælle mig, hvad det er for nogle kommunalbestyrelsesflertal, der har sagt, de ikke ønsker den løsning. Er det i Tårnby kommune? Ikke mig bekendt. Derfor er jeg meget interesseret i at få at vide, hvor det er tilfældet.

Så vil jeg godt om noget andet principielt sige, at jeg er da godt klar over, at når man skal tage stilling til en vejføring, ved vi, at man aldrig kan nå frem til en løsning, som alle parter siger de er tilfredse med; det vil altid gå ud over nogen. Når man argumenterer med, at der har været tale om protestskrivelser, mener jeg, at den rigtige fremgangsmåde må være, at man naturligvis indgående undersøger holdbarheden af de argumenter, der ligger til grund for protestskrivelserne, og så i øvrigt ud fra det træffer sin beslutning, vel vidende, at der naturligvis stadig væk vil være protester.

Jeg synes, det var nogle meget væsentlige bemærkninger, hr. Svend Erik Hovmand kom med, nemlig det meget kedelige – jeg tror endda, hr. Svend Erik Hovmand sagde farlige – ved at ændre beslutninger, der er taget herinde efter indgående bearbejdelse af et problem. Jeg mener selv, at det ganske simpelt kan være med til at skade folketingets prestige, hvis man lægger op til en planlægning og vedtager love og så kommer faren bagefter og siger, at det mente vi ikke. Hvordan skal befolkningen forholde sig, når man regner med, at der er de og

de forudsætninger i planlægningen, og vi så siksækker os frem?

Så har flere spurgt mig, hvordan sammenhængen med Teglhavnslinjeføringen egentlig er. Det er da helt givet, at der er en sammenhæng her. Hr. Kurt Hansen og hr. Kjærulff-Schmidt spurgte mig om det, og jeg kan sige, at tager man det formelt, er det vel rigtigt at fremstille det sådan, at Teglhavnslinjeføringen ikke er en egentlig forudsætning for at gå videre med det arbejde, der altså nu er påbegyndt, men der skal ikke være tvivl om min egen opfattelse af tingene, nemlig at al sund fornuft taler for, at Teglhavnslinjen naturligvis kobles ind på dette arbejde. På det direkte spørgsmål kan jeg oplyse, at jeg allerede har haft et første møde med Københavns overborgmester om problemet. Som hr. Kurt Hansen og andre var inde på, er der nogle økonomiske problemer, som skal afklares, men jeg har en formodning om, at vi når frem til en løsning, således at det altså også kan blive koblet ind på en fornuftig måde.

Så må jeg gentage, hvad jeg ved min forgænger har gjort ved flere lejligheder, at når det drejer sig om den faste forbindelse, når det drejer sig om Saltholmslufthavn eller ikke Saltholmslufthavn, eller hvad det nu kan være, er der ikke denne direkte forbindelse imellem den vejføring, man her vil lave, og det, man beslutter sig til til den tid. Sagen er nemlig, at de trafiktællinger, man bygger på – trafiktællinger tilbage fra 1975, som naturligvis er ført à jour – allerede dengang viste, at der er behov for, at man bygger, som det er vedtaget af folketinget.

Må jeg så til hr. Dohrmann sige, at det var dog en underlig sammenblanding: diskussionen om de 4-sporede motorveje og så dette her. Hr. Dohrmann sagde, at derovre, hvor der virkelig er behov for det, kan man ikke få lov til det, men her, hvor man protesterer, skal vi partout bygge. For at der ikke skal herske nogen misforståelse, må jeg stadigvæk sige til hr. Dohrmann, at trafiktallene fra de steder, hvor vi har diskuteret 2- eller 4-sporede motorveje, og trafiktællingerne på det område, der er til debat i dag, viser en meget, meget stor forskel, også når det drejer sig om behovet.

Jeg tror, at jeg med disse bemærkninger har svaret på i hvert fald de væsentligste af de spørgsmål, der har været fremme. Jeg kan se, at jeg ikke har svaret på alle hr. Kurt Hansens spørgsmål, et af dem vil jeg gerne sætte i for-