

[Kjærulff-Schmidt]

(Spm. nr. 438).

Begrundelse.

En af de væsentligste forudsætninger for loven om anlæg af Vallensbæk-Tårnby motorvejen var etablering af Teglværkshavnslinjen. Denne linje er alfa og omega, hvis Folehaven skal aflastes, idet det naturligvis er utænkeligt, at henved 30.000 bilister, der skal til city, skulle vælge omvejen via Amager, hvis Teglværkshavnslinjen ikke er anlagt.

I forbindelse med besvarelse vil det være af interesse at kende de ændringer i prognoserne, der vil være resultatet af, at Teglværkshavnslinjen ikke anlægges (antal biler pr. døgn).

Spørgeren skal tilføje, at det efter hans mening er en planlægningsmæssig skandale, at Vallensbæk-Tårnby-motorvejen har kunnet vedtages under den forudsætning, at Teglværkshavnslinjen skulle anlægges, når det siden viser sig, at denne forudsætning ikke holder.

Besvarelse (16/2 78):

Ministeren for offentlige arbejder (Kjeld Olesen):

Jeg har forelagt spørgsmålet for overborgmesteren i København, der oplyser, at der på investeringsoversigten i kommunens økonomiske overslag for 1978 som en ny post er afsat et rådighedsbeløb for sådanne arbejder på det overordnede gadenet, om hvilke der er indledt forhandlinger mellem kommunen og staten. Rådighedsbeløbet omfatter som et af de væsentligste arbejder Teglværkshavnslinjen.

Overborgmesteren anfører, at en væsentlig del af de opførte beløb af kommunen er forudsat dækket af staten i forbindelse med de nævnte forhandlinger.

Der tænkes her på et af kommunen fremsat krav for godtgørelse for opgivelsen af statens gennemførelse af et primærgadenet i København. Jeg skal ikke her gå nærmere ind i dette kompensationsspørgsmål, som kommunen har ønsket forhandlet.

Hvorvidt kommunen gennemfører Teglværkshavnslinjen, kan jeg ikke sige mere om endnu. Den er stadig under forhandling.

Jeg skal derimod igen, som jeg og min forgænger, daværende trafikminister Niels

Matthiasen, har gjort gentagne gange tidligere – bl. a. over for spørgeren den 1. december 1976 i tinget – understrege, at det ikke, som spørgeren nu siger, har været en forudsætning for motorvejens gennemførelse, at forbindelsesvejen til centrum anlægges. I så fald ville man selvfølgelig, som min forgænger sagde til spørgeren den 1. december 1976, have sikret sig, at den anlagdes, inden man gik til folketinget med lovforslaget om motorvejen. Motorvejen har også uden denne forbindelse en meget betydelig trafikal og miljømæssig værdi.

Det ses også af prognosetallene, som spørgeren nu ønsker oplyst igen, selv om de gentagne gange er meddelt, sidste gang ved besvarelse af spørgsmål fra udvalget om offentlige arbejder i forbindelse med behandlingen af spørgerens m. fl.s lovforslag om ophævelse af anlægsbemyndigelsen for motorvejen.

Det sagdes her, at ifølge hovedstadsrådets 1990-prognose ville trafikken blive 71.000 køretøjer på motorvejen fra Vallensbæk til afgreningen af Teglværkshavnslinjen og 59.000 på strækningen herfra mod lufthavns-motorvejen samt 28.000 på strækningen mod Teglværkshavn.

Trafikbelastningen 1990 på motorvejen uden en Teglværkshavnslinje skønnes at blive nedsat til ca. 50.000 trafikanter pr. døgn.

Til *ministeren for offentlige arbejder (7/2 78)* af:

Arentoft (FP):

»Der udbedes en vurdering fra ministerens side om de konkurrenceforvridende konsekvenser for bl. a. Københavns og Århus havne ved bevillingen af 60 mill. kr. fra den nordiske investeringsbank til udbygning af Göteborg havn.«

(Spm. nr. 439).

Begrundelse.

Fremskridtspartiet argumenterede kraftigt imod oprettelsen af den nordiske investeringsbank ved lovens gennemførelse og stemte naturligvis imod. Nu bevilges 60 mill. kr. til kraftig udbygning af Göteborg havn på bekostning af bl. a. Københavns og Århus havne. Forudsætningerne ved investeringsbankens oprettelse var netop, at den skulle yde lån til projekter, der ikke var mulighed