

[Formanden]

Formanden:

Jeg foreslår, at forslaget til folketingsbeslutning henvises til udvalget om offentlige arbejder. Hvis ingen gør indsigelse mod dette forslag, betragter jeg det som vedtaget. (Op- hold). Det er vedtaget.

Den næste sag på dagsordenen var:

4) Første behandling af:

Forslag til lov om ændring af lov om visse hovedlandevejsstrækninger. (Ophævelse af bemyndigelsen til at lade anlægge Vallensbæk-Tårnby-motorvejen) [af Kjærulff-Schmidt (FP), Bertel Haarder (V), Ole Olsen (SF), Fuglsang (DKP), Lis Starcke (DR) og Kurt Hansen (VS)].

(Lovforslag nr. L 213. Fremsat 16/3 78).

Lovforslaget sattes til forhandling.

Forhandling

Ministeren for offentlige arbejder (Kjeld Olsen):

Som jeg udtalte ved førstebehandlingen af det tilsvarende lovforslag i foråret 1977, finder jeg det ikke videre rimeligt at bruge tid på en sag, der har været behandlet indtil mange gange her i folketetinget, når der ikke foreligger nye momenter i sagen, og det gør der stadig ikke.

Motorvejsanlægget var genstand for en særdeles grundig behandling forud for vedtagelsen af anlægsloven i sommeren 1976. Siden gav daværende trafikminister Niels Mathiasen i efteråret 1976 i et samråd med trafikudvalget en udførlig redegørelse for anlægget og dets betydelige værdi såvel i miljømæssig som i trafikal henseende. Der var enighed i udvalget blandt de partier, som havde stemt for anlægget, om, at der ikke var grundlag for at tage anlægget op til fornyet overvejelse, endsiges udskyde det.

I bemærkningerne til lovforslaget anføres, at en ophævelse af bemyndigelsen åbner mulighed for en ny vurdering af projektet. Hvad er det så, der tænkes på i denne forbindelse?

Såfremt det er selve behovet for motorvejsstrækningen, der anfægtes, må jeg igen gøre opmærksom på, at der allerede i 1975 var fuldt tilstrækkelig trafik i området til at

begrunde anlægget. Anlægget er således hverken afhængigt af en fast Sverigesforbindelse eller af en kraftig forøgelse af trafikgrundlaget i området.

I bemærkningerne anføres endvidere, at en udskydelse af anlægget vil betyde, at der bliver tid til og mulighed for en kritisk vurdering af selve udformningen af anlæggets enkeltheder, således at ulemperne kan begrænses mest muligt. Denne kritiske vurdering har trafikudvalget jo netop foretaget, og hvis vi skal gå helt ud i detaljer, foretages vurderingen under detailprojekteringen sammen med de berørte myndigheder, herunder miljøministeriet.

En ny ting kan jeg dog føje til. Jeg har netop i sidste uge efter anmodning fra Hvidovre kommune haft et møde med myndighederne i området og med miljøministeriets styrelser for at se, om der var mulighed for, at de lokale myndigheder kunne blive enige om at betale visse forbedringer af motorvejens passage over Kalveboderne. Det er jo sådan, at trafikudvalget i sin betænkning over lovforslaget har udtalt, at hvis alternative forslag skal gennemføres, må det ske uden yderligere udgift for statskassen. Hovedstadsrådet påtog sig i forbindelse med mødet forleden inden for en måned at undersøge disse muligheder, og jeg gav tilsagn om, at jeg i bekræftende fald ville gå til bevillingsmyndighederne for at få tilslutning til, at staten i givet fald også bidrager lidt.

Jeg skal til slut på ny fremhæve motorvejsanlæggets store betydning som aflastning af Folehaven og Sydvestkvarteret. Vi må ikke forsinke dette anlæg, og jeg skal som en principiel betragtning sige: det kan ikke være rimeligt og ej heller gavnligt for folketingets omdømme i befolkningen, at man på uændret beslutningsgrundlag tager denne sag op igen og igen og igen for at standse dette anlæg.

Jørgen Frederiksen (S):

Jeg skal ikke gøre mange bemærkninger til dette lovforslag, idet vi i den socialdemokratiske gruppe helt og fuldt deler de synspunkter, som ministeren har givet udtryk for, nemlig at det synes urimeligt, at vi nu igen skal komme sand i maskineriet i et vejprojekt, der, som ministeren også har sagt, er en afgørende forudsætning for aflastningen af