

[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 sættes til forhandling.

Forhandling

Ministeren for offentlige arbejder (Kjeld Olesen):

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

[Jørgen Frederiksen]

de uhyrlige trafikforhold, der stadig findes ude i Folehavekvarteret.

Vi må derfor afvise dette lovforslag atter en gang.

Svend Erik Hovmand (V):

I venstre er vi altid parat til at se på nye oplysninger, som eventuelt kunne berettige til nye standpunkter, og det gælder selvsagt denne sag som enhver anden. Men jeg vil gerne sige, at efter at vi havde denne sag til behandling sidste gang, forekommer det mig ikke, at der er kommet nye væsentlige oplysninger, som kunne berettige til en ændret stillingtagen.

Vi er selvsagt parate til at se på, om der skulle være ændrede signaler. De informationer, vi i øjeblikket er bekendt med, tilsiger os som sagt ikke en ændret opfattelse.

Det, der for os har betydning, er, at anlægget ikke forudsætter hverken en Sverigesforbindelse eller en Saltholm-lufthavn. Uanset om vi får denne forbindelse og denne lufthavn eller ej, så ved vi, at der allerede vil være behov for en motorvej. Der vil være et trafikunderlag på et sted mellem 30.000 og 40.000 biler i døgnet, og det er 2-3 gange så meget, som underlaget er andre steder i landet, hvor vi bygger motorveje, f. eks. i Sønderjylland. Vi er altså af den opfattelse, at vi bør stå fast ved denne aflastningsmotorvej, så meget som den har været undersøgt, medmindre der kommer helt nye tal på bordet.

Jeg vil godt gøre to bemærkninger. I forbindelse med vedtagelsen af dette projekt understregede venstre nødvendigheden af, at man fik afklaret de støjmæssige problemer omkring Folehaven og sydvestkvarteret. Jeg har ved tidligere lejligheder, også for nylig, rejst dette spørgsmål over for ministeren og vil gerne høre, om der er noget nyt at melde på denne front. Der er som bekendt mange tusinde mennesker, som rammes af støj, og det vil der også være i fremtiden, selv om det vil være et mindre antal. Jeg vil gerne vide, hvor langt man er kommet her.

Endelig vil jeg gerne sige, at vi betragter fra venstre dette anlæg som den sidste opgave fra statens side. Vi mener, at den beslutning, der dér blev truffet, går på, at nu færdiggør vi altså ringvejsforbindelsen omkring København, og så må det være slut med statens bidrag.

Lowzow (KF):

Heller ikke det konservative folkeparti finder, at der er kommet noget nyt frem vedrørende denne sag, siden vi sidst behandlede den. Vi mener selvfølgelig, at det ville være rigtigt at tage en sag som denne op, hvis der virkelig var sket nogle fundamentale ændringer, men da der ikke er det, finder vi det en lille smule overflødigt.

Imidlertid vil vi under udvalgsbehandlingen benytte lejligheden til at lade ministeren give os nye oplysninger om, hvordan forhandlingerne går vedrørende det resterende stykke vej ind til byen, som vi allerede ved de tidligere behandlinger har lagt megen vægt på, altså det stykke, man skulle forhandle med Københavns kommune om. Jeg ønsker ikke svar på det her i dag. Jeg vil hellere diskutere det med ministeren i udvalget.

Bodil Liventhal (CD):

Det er stort set de samme kredse, der står bag dette lovforslag, som står bag forslaget om at stoppe Farølinjen.

Af hensyn til afviklingen af den københavnske trafik finder vi det nødvendigt, at de pågældende motorvejsstrækninger bliver påbegyndt. Centrum-demokraterne kan således ikke støtte det foreliggende lovforslag.

Ole Henriksen (SF):

Socialistisk folkeparti er medforslagsstiller her, og det er klart, at vi ønsker, at dette projekt tages op til ny overvejelse, idet vi finder, at det har mange uheldige sider. Også til trods for at ministeren giver visse tilsagn igennem sine forhandlinger med Hvidovre kommune. Noget tyder jo på, at en del af problemerne løses herigennem.

Det, der vel nok kan bekymre mest, er, hvorledes denne linjeføring ender ude på Amager, altså i Tårnby. Det er på dette punkt, man i første omgang bliver nødt til at tage en diskussion i udvalget, om denne linjeføring på Amager er den rigtige. Det har jo før været fremme i planerne, at der var en sydligere linjeføring, som tilgodeser miljøproblemerne bedre ude på Amager end den Tårnby-blindtarm, som jeg vil kalde den, hvor linjen nu ender.

Det er ikke nogen trøst for os at få at vide, at miljøministeriet har været med i pro-

[Ole Henriksen]

jektet og sagt god for det. Det er jo ikke så mange dage siden, vi havde en diskussion om Farølinjen. Også dér synes jeg miljøministeriets tilsagn harmonerer dårligt med, hvad et miljøministerium egentlig bør fremme. Der er helt klare miljømæssige problemer også her, og jeg mener, det er nødvendigt, at udvalget arbejder videre med en nyvurdering af denne linjeføring. SF vil selvfølgelig gå positivt ind i forhandlingerne for at finde en løsning, også af hensyn til hele sydvestkvarteret og specielt kvarteret omkring Folehaven, som vi synes er en ulidelig trafikåre igennem et boligkvarter. Der må findes andre løsninger, som tilgodeser de trafikale forhold i forbindelse med indslusningen til København, for det, det drejer sig om i første omgang, er jo en indslusningstrafik til det københavnske område. Der findes andre muligheder, bl. a. fordi hele havnefronten kan bruges på en mere fornuftig måde, end det er skitseret i det vedtagne projekt.

Fuglsang (DKP):

Som medforslagsstiller skal jeg selvfølgelig anbefale forslaget uden i øvrigt at gå ind på alle de mange – efter min mening gode – argumenter, der er fremført for at få forslaget vedtaget, således at man får mulighed for en omvurdring af både den ene og den anden slags.

Der er sagt heroppe, at de, der står bag dette forslag, stort set er de samme som er modstandere af Farølinjen. Jeg vil gerne dertil sige, at det drejer sig ikke blot om en gruppe her i folketinget. De synspunkter, vi fremfører, er jo fremført af ganske mange mennesker uden for folketinget, af sagkyndige og i høj grad af beboerne ude i det område, som mere eller mindre direkte berøres af forslaget.

Man vil her bruge nogle hundrede millioner kroner, uden at man efter min mening helt er klar over konsekvenserne af det. Det er noget i modstrid med den måde, man i øvrigt mener man skal spare på det offentliges midler, og for øvrigt også med den forsigtighed, som bl. a. kommer til udtryk med hensyn til de energipolitiske bevillinger, hvor man jo nok véd at spare på pengene, bl. a. ved at stille det ene store projekt op mod det andet. Det er for mig også et spørgsmål om at bruge midlerne på den mest hensigtsmæs-

sige måde, både trafikmæssigt og med hensyntagen til befolkningen.

Niels Helveg Petersen (RV):

Der er i det radikale venstre sympati for, at man foretager en grundig vurdering af projektet. Det har vi tidligere tilkendegivet. Vi ønsker i udvalget på grundlag af dette forslag at være med til at tage projektets begrundelse op til nærmere vurdering.

Problemet er at skabe en aflastning for Folehavekvarteret. Det er et påtrængende behov. Folehavekvarteret er stærkt belastet, støjmæssigt og trafikalt, af de nuværende trafikforhold i området. Der vil imidlertid ikke ske en aflastning af Folehavekvarteret alene ved gennemførelse af dette projekt. Der skal mere til. Vi har forstået på en presmeddelelse fra Københavns kommune fra overborgmester Weidekamp, at Københavns kommune forestiller sig, at når dette projekt er færdigt, så skal der ske en egentlig lukning af Folehaven, i hvert fald på et stykke af vejen, således at man effektivt spærrer for gennemfart. Hvis det bliver konsekvensen, så vil en gennemførelse af projektet også komme til at betyde en virkelig aflastning af Folehavekvarteret, men der er uklarhed om, hvad der egentlig er Københavns kommunes hensigt, og hvor langt man forpligter sig til at gennemføre en sådan egentlig lukning af Folehavekvarteret. Jeg finder, at dette spørgsmål bør være et hovedspørgsmål i udvalgsarbejdet.

Når vi ikke er medforslagsstillere, så er det, fordi en lukning af Folehaven med bom over, så man forhindrer gennemfart, vil være en virkelig effektiv aflastning af Folehavekvarteret, som vi ville have sympati for. Derimod vil jeg sige, at sker det ikke, så vil en gennemførelse af motorvejsprojektet ikke løse noget som helst problem, men kun koste en del penge.

Chr. Christensen (KrF):

Kristeligt folkeparti kan med de oplysninger, vi på nuværende tidspunkt er i besiddelse af, ikke give tilslutning til lovforslaget. Men vi finder det rimeligt under udvalgsbehandlingen at få vurderet, om udviklingen omkring Saltholmprojektet vil påvirke behovet for det hovedlandeveisprojekt, der er til debat.

[Lis Starcke]

Lis Starcke (DR):

Vi er i retsforbundet ikke modstandere af motorveje i al almindelighed, men når vi er medforslagsstillere til lovforslag nr. L 213 om en udsættelse af anlæggelsen af Vallensbæk-Tårnby-motorvejen, så beror det på, at hele tre forudsætninger for betimeligheden heraf ikke er til stede. Hverken Saltholm lufthavn, en Øresundsforbindelse eller en forbindelse til centrum er blevet til virkelighed.

Det kan selvfølgelig altid være farligt ensidigt at lytte til den lokale befolkning i sager af trafikale art. Her er det nødvendigt at se på helheden, om end man også, hvor det er muligt, må prøve at undgå, at beboelsesområder rammes af støj, forurening og andre gener. Men helt undgå dette er umuligt, og det har det også været i dette tilfælde. I denne sag har der været så bred en protest fra mange sider og modstridende udtalelser fra eksperter side, at vi mener, en udsættelse og en omhyggelig revision af folketingsbeslutningen og de foreliggende planer er på sin plads.

Retsforbundet vil anbefale, at lovforslaget vedtages.

Kurt Hansen (VS):

Nu må det snart være ved at gå op for ministeren, at der er en række partier her i folketinget, som ganske klart har tilkendegivet, at man ikke vil have denne motorvej, og en række partier som nu – modsat tidligere – har begæret, at de ønsker iværksat en række undersøgelser af det betimelige i at gennemføre denne motorvej. Den eneste ordfører, der klokkerent har stået på, at man bare skulle gennemføre det her med et snuftag, og nærmest har været småfornærmet over, at vi andre har tilladt os at komme med et sådant forslag, er den socialdemokratiske ordfører, hr. Jørgen Frederiksen. Alle de andre ordførere har udtalt tvivl om, hvorvidt det var rigtigt at gennemføre projektet lige netop på den måde, som det er foreslået i anlægsloven, som blev vedtaget i 1976.

Ministeren har flere gange fremført, at denne motorvej tilgodeser en række miljømæssige hensyn. Jeg vil bede om – og det kan ske i udvalget – at få et notat om, på hvilke områder der skulle være taget miljømæssige hensyn ved at gennemføre denne motorvej. Jeg har meget svært ved at se, at

der er nogen som helst overhovedet. F. eks. viser vejdirektoratets beregninger tydeligt, at der ikke er nogen som helst miljømæssige gevinster at hente ved at gennemføre det foreslåede projekt. Det, der kan hentes miljømæssigt på støjområdet, er jo maksimalt 1–2 dBA, og jeg ved ikke, om trafikministeren mener, det er at tilgodese en række miljømæssige hensyn. Men jeg ser med glæde frem til de nye argumenter, som ministeren kan komme med på dette område, for jeg mener ikke, der er nogen af de gamle argumenter, som holder.

Det er også blevet nævnt, at projektets gennemførelse ville betyde en mægtig stor aflastning af Folehaven og sydvestkvarteret. Det mener vi heller ikke er rigtigt. Det er klart, vi er af den opfattelse, at det er nødvendigt at få en aflastning her, men vejdirektoratets beregninger viser ligeledes, at bygningen af Vallensbæk-Kastrupmotorvejen selv ved gennemførelsen af centrumforbindelsen ikke vil aflaste Holbækmotorvejens nuværende indføring gennem Folehaven nævneværdigt.

Derfor er det helt uacceptabelt, at socialdemokratiet og regeringen holder så ubrydeligt fast i en hidtil taget beslutning og end ikke vil diskutere den, skønt beboere, miljøgrupper, kommunalbestyrelser og en række almindelige mennesker kan påvise, at den vil betyde en række indgreb, som de ikke kan være tjent med. Jeg mener, socialdemokratiet må gå ind i en åben og positiv debat om alle disse spørgsmål og lægge alle de ting frem i udvalget, som vi beder om. Vi vil have sagen vurderet i en større helhed, det er ikke nok bare at sige, at man måske kan lukke for indkørsel ved Folehaven, efter at vejen er lavet; det er en helt omvendt måde at gøre tingene på. Der må naturligvis stilles garantier for en lukning af Folehaven, således at der vil være nogle miljømæssige gevinster at hente, hvis man overhovedet skal have en motorvej. Men vi mener ikke, man skal have en motorvej med den foreslåede linjeføring under nogen omstændigheder. Det kan være, den kunne placeres andre steder – det vil jeg ikke gå ind i en diskussion om nu – men i hvert fald ikke som foreslået i anlægsloven.

Derfor mener vi, det er helt afgørende, at der kommer en åben og positiv diskussion i udvalget af disse spørgsmål, og jeg håber også, at ministeren og ministerens parti på et

[Kurt Hansen]

tidspunkt vil besinde sig en smule og gå ind i debatten i stedet for bare at stille sig fornærmet over, at vi andre tillader os at fremsætte forslag om en ophævelse af loven om den mere eller mindre dødssyge motorvej, man har tænkt sig at gennemføre.

Kjørulff-Schmidt (FP):

Jeg vil gerne takke dels de fem medforlagsstillere, dels de medlemmer fra en række partier, der enten har givet udtryk for støtte til forslaget eller i det mindste givet udtryk for, at de var enige med forlagsstillerne i, at der er en række vigtige spørgsmål, som fortjener at blive behandlet under udvalgsarbejdet.

Jeg synes også, der er grund til at rette en tak et andet sted hen. Det er meget sjældent, folketinget takker befolkningen, takker folk, der gør et stykke arbejde ude på lokalt plan, men det er der grund til i en sag som denne her. Vi efterlyser jo så tit herindefra nærdemokrati, skriver tykke betænkninger om nærdemokrati og holder debatter om nærdemokrati, hvor der efterlyses en større lokal deltagelse i beslutningerne. Derfor må det gøre indtryk i alle partier, også hos ministeren, at der har været så overordentlig mange beboere i de berørte områder: Hvidovre, Sydhavnskvarteret og Tårnby, som har beskæftiget sig med denne sag og interesseret sig for den. Senest har vi jo her for ganske få dage siden modtaget en henvendelse fra 7 kommunalbestyrelsesmedlemmer i Hvidovre, repræsenterende 7 forskellige partier: centrumdemokraterne, fremskridtspartiet, det radikale venstre, VS, de konservative, SF og den lokale Hvidovreliste samt en lang række formænd eller andre repræsentanter for lokale foreninger, f. eks. retsforbundet, venstre, DKP, Hvidovre Sejlklub, Hvidovre Bådelag, kommunalplangrupperne Vej og Sti og Strandmark sogn, Grundejerforeningen Strandøre, Folehavens Miljøgruppe, afdelingsbestyrelsen for AKB, Frederiksholm 1-16, Beboerforeningen Enghavevej, Haveforeningen Sydvest, Pensionistforeningen Sydvest, Idrætsudvalget Sydvest, Antimotorvejsgruppen i Sydhavn. Desuden ved vi fra tidligere, at også Tårnby aktionsgruppen mod lufthavnsmotorvejen har arbejdet meget intenst med denne sag i flere år ude på Amager.

Jeg synes, vi skal notere med glæde og tilfredshed, at der gøres dette lokale arbejde. Det er et meget grundigt arbejde, hvor man har argumenteret meget omhyggeligt for sine synspunkter og virkelig lagt kræfterne i for at få tingene belyst grundigt. Det gælder også det udkast til folketingsbeslutning, man har udarbejdet på lokalt plan, og af hvis argumenter man herindefra – og det gælder måske også i forslagsstillernes kreds – kan være enig i nogle og uenige i andre, men om hvilket det gælder, at man må tage hatten af for de mennesker, der gør et sådant stykke arbejde.

Derfor er jeg fundamentalt uenig med ministeren, når ministeren fremhæver som regeringens synspunkt, at det nærmest skulle være skadeligt for folketingets anseelse, at vi nu arbejder med denne sag. Jeg mener, det er gavnligt for folketingets anseelse i befolkningen, og at det vil være gavnligt for folketingets anseelse, at man ikke bare under udvalgsarbejdet fejrer det hele af bordet, fejrer indvendingerne, kritikken og argumenterne af bordet og siger, det er besluttet, løbet skal bare køre. Jeg mener, det er gavnligt, at folketinget gider gøre sig den ulejlighed at lytte efter, hvad der foregår ude i de berørte områder, så på det punkt er det nok umuligt at blive enig, når regeringen altså mener, det skader folketingets anseelse at lytte efter, hvad der bliver sagt derude.

De argumenter, som især er kommet frem ude på lokalt plan, og som jo også har været fremme i debatten i dag, er for det første det, at motorvejen ikke vil kunne aflaste Folehaven mærkbart. Hr. Kurt Hansen nævnte det, hr. Svend Erik Hovmand var også inde på de støjmæssige problemer omkring Folehaven, og hr. Niels Helveg Petersen var inde på det. Det er nok en kendsgerning, som også ministeren må indrømme, at Folehavens problemer ikke løses med dette motorvejsanlæg.

Der er også et andet synspunkt, som har været fremme i dag – hr. Ole Henriksen og hr. Chr. Christensen var inde på det – nemlig linjeføringsproblemerne. Det er usikkerheden med hensyn til den faste forbindelse til Sverige og med hensyn til lufthavnens fremtidige placering, og man kan ikke afvise, at disse ting må ses i sammenhæng med motorvejens placering.

Der er også problemet med hensyn til sagen ved Kalvebod Brygge, som ministeren

[Kjærulff-Schmidt]

selv var inde på. Det er også en del af linjeføringsproblematikken, om man vælger den ene eller den anden udformning ved Kalvebod, og det vil derfor være rimeligt at få det diskuteret igennem.

Endvidere er der ikke mindst uvisheden med hensyn til Teglværkshavnslinjen, et problem, som ikke er løst endnu.

Endelig er der også, som hr. Fuglsang fremhævede det, og som det også fremhæves i den seneste henvendelse, vi har fået fra beboerrepræsentanterne, økonomien i sagen. Det er et meget kostbart projekt, og det er et projekt, som ikke mindst i fremskridtspartiets øjne må vurderes ud fra de økonomiske vilkår, vi har her i Danmark for øjeblikket. Det er jo ikke sådan, som man nærmest måtte få indtryk af at centrum-demokraternes ordfører mente, at forslagsstillerne er modstandere af at få et højt udviklet og velorganiseret vejnet; det er der ikke tale om. Centrum-demokraternes ordfører må huske på, at vi her i landet simpelt hen har et af verdens bedste vejnet – måske det bedste vejnet, der findes i noget område på størrelse med Danmark – og i hvert tilfælde vel nok det kostbarste vejssystem overhovedet inden for et så lille område med 5 mill. mennesker. Derfor er man altså nødt til også at se på økonomien i projektet.

Alt dette kan konkluderes i, at jeg synes, vi har haft en meget frugtbar og interessant debat. Der har været nævnt en række vigtige synspunkter her i salen i dag, og der har været nævnt en række vigtige synspunkter i det materiale, vi har fået fra beboerne i de berørte områder. Det synes jeg viser en så bred opbakning, at der er et rimeligt grundlag for nu at få en fornyet udvalgsbehandling, og selv om ministeren ikke har sympati for denne udvalgsbehandling, håber jeg, han vil bidrage til, at man kan få den saglige drøftelse i udvalget, som der efter min opfattelse er behov for.

Ministeren for offentlige arbejder (Kjeld Olesen):

Det sidste kan jeg være helt enig med hr. Kjærulff-Schmidt i; jeg vil til hver en tid være parat til at komme med oplysninger, når det bliver påkrævet. Hvis jeg ikke husker meget fejl, var der ikke, da vi havde sagen til behandling efter den sidste førstebehandling,

noget ønske om, at jeg skulle i samråd. Det ville jeg ellers meget gerne have været for at redegøre for en lang række ting, som har været ført ind her i debatten.

Så vil jeg også sige til hr. Kjærulff-Schmidt, at jeg er enig i, at det er en udmærket, skal vi sige demokratisk vekselvirkning, at der tages lokale initiativer, at der opstår grupper, som kontakter myndigheder og politikere, så der ud af det kommer en debat, hvor argumenterne endevendes.

Nu lagde jeg mærke til, at der i opremseringen af en lang række organisationer var tale om alt, spændende fra diverse organisationer i Folehaven-området, Sydvestkvarteret og Hvidovre til sejlklubber m.m. Her bliver jeg nødt til at sige, at jeg har haft en udmærket kontakt til en lang række grupper. Jeg har haft besøg af sejlklubben Suset, af sejlklubben Enigheden. Jeg har læst referat af et møde afholdt af den gruppe, der er nedsat i Folehaven angående deres problemer. Jeg har været til møde ude i Kastrup-Tårnby kommune hos den gruppe, der er nedsat derude. Jeg har været på rundvisning, jeg har haft debat med dem, har hørt deres argumenter.

Jeg har også haft møde med Hvidovre kommunalbestyrelse, og her må man altså undskylde mig, men den omstændighed, at nogle medlemmer af en kommunalbestyrelse tager et eller andet initiativ og har en holdning, er noget, jeg ikke rigtig kan tage hensyn til, i hvert fald ikke i samme udstrækning, som når det er kommunen, der retter en henvendelse pr. borgmesteren og dermed dækker et flertal i kommunalbestyrelsen.

Så vil jeg også sige, at motiverne for de forskellige grupper, der har været tale om, er forskellige: sejlklubberne har problemet med en for lav broføring over til Kalveboderne, for Hvidovre kommune har der været nogle støjmæssige gener, og Amagersiden har andre problemer, først og fremmest linjeføringen.

Men jeg vil understrege, at alle henvendelser og fremførte argumenter er blevet undersøgt, og jeg har, i den udstrækning vi har været i stand til det, besvaret dem og fremført argumentationen bag den foreslåede linjeføring.

Så vil jeg sige om selve arbejdet, at der jo i lang tid – formaliseret i mindst et år – har siddet et særligt udvalg imellem planstyrel-

[Ministeren for offentlige arbejder]

sen, miljøministeriets styrelser og vejdirektoratet, hvilket har medført, at motorvejen efter det, der er planlagt indtil nu, for det første ikke skal føres over Køgevejen eller over banelinjen, men under, hvilket miljømæssigt er en meget stor gevinst. Vi har fået foretaget støjafskærmninger på forskellig måde, og vi er altså nu fremme ved licitationerne, når det drejer sig om den videre overførelse over Kalveboderne, og det er herom, jeg har haft disse drøftelser med hovedstadsrådet, Hvidovre kommune, Københavns kommune, Tårnby kommune m.fl.

Så har Folehaven været nævnt, og her er der givet nogle støjmæssige problemer, som vi har diskuteret flere gange. Hr. Svend Erik Hovmand spurgte mig på ny, hvordan det egentlig ligger her. Der må jeg henvise til det, hr. Svend Erik Hovmand også var inde på, nemlig at man i betænkningen til lovforslaget siger til trafikministeren, at han skal optage forhandlinger med Københavns kommune om dette problem, samtidig med at man et andet sted i loven siger, at han ikke får en rød øre at gøre godt med. Det er jo det, der har været mit dilemma.

Jeg har haft forhandlinger med overborgmesteren i København, og det er ikke så forfærdelig lang tid siden, jeg havde den sidste runde, hvor vi blev enige om at afklare forskellige tekniske sider af sagen om den videre linjeføring ind til København, og at vi derefter på hans anmodning skulle have nogle forhandlinger – og det vil jeg selvfølgelig sige ja til, når han anmoder om det – angående den økonomiske side af sagen.

Dermed er jeg så nået til det, flere ordførere har været inde på, nemlig at man ikke får klaret problemerne omkring Folehaven ved at videreføre denne motorvej. Det er rigtigt, at vejdirektoratet har foretaget nogle trafiktællinger, og jeg kan gøre opmærksom på, at disse trafiktællinger viser, at Folehaveproblemet vil blive af en helt anden størrelsesorden, hvis vi ikke får den videreførelse. Trafik har det ligesom vand: den siver igennem sprækkerne. Hvis man tror, man kan klare problemet bare ved at sætte en bom ved Folehaven og så ikke foretage sig mere, så tager man fejl, for så vil der ganske simpelt i andre kvarterer blive tale om stærkt stigende miljøproblemer, der kan stå sig mod de problemer, Folehaven har og vil få i større udstrækning, hvis vi ikke får den motorvej

bygget. Jeg vil gerne henvise til overborgmesterens helt klare argument, nemlig at det eneste, der kan klare Folehaveproblemet effektivt, er, at vi får denne vej ført videre.

Jeg er som sagt parat til at komme med enhver oplysning, man måtte ønske i udvalget, og gøre det så hurtigt, som det overhovedet er mig muligt.

Hermed sluttede forhandlingen.

Afstemning

Lovforslagets overgang til anden behandling
vedtoges uden afstemning.

Formanden:

Jeg foreslår, at lovforslaget henvises til udvalget om offentlige arbejder. Hvis ingen gør indsigelse mod dette forslag, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Den sidste sag på dagsordenen var:

5) Valg af 5 medlemmer og 5 stedfortrædere til Europarådets rådgivende forsamling.

(Jfr. tidenden 12/4 78).

Formanden:

Til dette valg er anmeldt følgende valggruppe:

En gruppe på 25 medlemmer: det konservative folkeparti og centrum-demokraterne.

Valgt blev:

Til medlemmer:

- 1 Lasse Budtz (S)
- 2 Poul Nielson (S)
- 3 Kirsten Jacobsen (FP)
- 4 Ninn-Hansen (KF)
- 5 Arne Christiansen (V)

Til stedfortrædere for:

- nr. 1 Knud Damgaard (S)
- nr. 2 Erik Holst (S)
- nr. 3 Erlendsson (FP)
- nr. 4 Jes Schmidt (CD)
- nr. 5 Mette Madsen (V)

Meddelelser fra formanden:

Nyt medlem: Ib Christensen

Formanden:

Folketingets næste møde afholdes tirsdag den 18. april kl. 13.00.

Der er ikke mere på dagsordenen.

Angående dagsordenen henviste formanden til den i salen opslåede dagsorden.

Der er foretaget ændringer i følgende udvalg:

Erhvervsudvalget (14/4 78):

Udtræder: Alfred Hansen

Ny stedf.: H. C. Hansen

Angående folketingets arbejde de følgende dage i den pågældende uge henviste formanden til den omdelte ugeplan.

Markedsudvalget (14/4 78):

Udtræder: Alfred Hansen

Mødet hævet kl. 12.51