

[Sigsgaard.]

gennem mange år sagt, at udviklingen bør ske i den sydvestlige del af hovedstadsområdet, og der bør ikke ske noget videre nord for Roskildevvej. Men ifølge vejplanen vil man have en 6-sporet motorvej, B 5, omkring fra Hedehusene op til Hillerødkanten, og ifølge Plan 90 er der projekteret en jernbane i den trafiktunnel, der her er tale om. Ifølge regionplanen, som jo ikke er godkendt endnu, skal der bo 50.000 nye indbyggere i det område, hvor man ellers har været enige om, at der ikke skalske nogen udvikling. Der skal altså bo yderligere 50.000 mennesker dér, men så kommer der bare det, at jernbanen, som man ganske vist projekterer med, er der ikke trafikunderlag til, siger man i Plan 90, før omkring år 2000, og med hensyn til den 6-sporede motorvej siger ministeren i sin redegørelse meget rigtigt, at man jo ikke bare kan sige: nu strækker vi projekterne og gennemfører dem uændret i løbet af nogle år, for der er jo sket ting og sager i mellemtiden. Det vil altså sige, at ministeren sætter et minus ved B 5 i redegørelsen; sådan må den forstås, hvis der skal være logik i det. Det tyder for mig at se meget på, at regionplanen, som den foreligger, er faldet, eller også er der bare ingen sammenhæng overhovedet, den sammenhæng, ministeren påstår der skal være fra nu af. Der er noget galt dér i hvert fald.

Med hensyn til tunnelbanen: jeg er gået meget ind for tunnelbanen i sin tid, men naturligvis må vi tage hensyn til den udvikling, der har medført, at hovedstadens indbyggerantal er dalet med 200.000, og at også antallet af arbejdspladser er dalet ganske betydeligt. Naturligvis må vi prøve at sørge for, at de millioner, der skal bruges, bliver brugt mest hensigtsmæssigt, sådan at flest mennesker får gavn af dem, og det er ikke sikkert, det lige er tunnelbaneløsningen, der sikrer det på den bedste måde. Men man må i hvert fald holde fast ved, at skal tunnelbanen ikke laves, så skal der laves noget andet i stedet for, så skal de sparede penge bruges dels til de ydre S-banelinjer, dels til trafiksanering ellers i hovedstadsområdet.

Jeg må i øvrigt også forstå redegørelsen som et nej til det københavnske motorgadenet. Det ville da være meget rart at få bekræftet, om jeg har forstået det rigtigt, for

ligesom tunnelbanen kan det måske nok kaldes nogle lig i lasten, men tilbage står jo så Vestamager. Alle taler gerne om Vestamager og Amager i det hele taget, ministeren også ved visse lejligheder, måske ikke så gerne i dag, for i dag beder jeg nemlig om, at vi også får sagt et klart nej til den store udbygning på Vestamager. De fantasiprojekter, som Københavns kommune gennem mange år har ligget og rodet med, og som har standset enhver realistisk planlægning i København, må simpelt hen væk. København er ved at komme ind i en situation, der ligner New Yorks — det er der mange andre store byer der også er. I København tror politikerne stadig væk på, at de kan klare deres egne problemer ved at inddrage nogle militære arealer og ved at bygge en hel masse huse på en fodboldbane dér og en øvelsesplads her. Det kan København ikke. Det bør København erkende, og det bør folketinget også erkende.

Med hensyn til motorringvejen taler ministeren om, at den har stor miljømæssig værdi. Jeg vil i den forbindelse sige, at den er lavet på nogle arealer, der er billige, men samtidig er meget værdifulde rekreativt eller kan blive det. Det blev ikke rigtig sagt i redegørelsen. Men o.k., den skal være der. Hvis den skal have miljømæssige værdier ud over de miljømæssige værdier, som den ødelægger, kræver det også restriktioner i det område, den løber igennem, ellers bliver det bare en udvidet trafik, der bliver resultatet af det.

Så siger ministeren i øvrigt i sin redegørelse meget om, at trafikpolitikken skal være i sammenhæng med den politik, der føres på andre områder, men han har bare ikke fået snakket med sin kollega boligministeren om byfornyelsen. Der skal også være en sammenhæng mellem trafikpolitik og byfornyelsespolitik. Der er heller ikke nogen god sammenhæng med landsplanredegørelsen, så vidt jeg kan se.

Logikken kniber det også lidt med på et andet punkt: hvis vi nu virkelig skal tilstræbe energibesparelser, som der tales om, hvis vi skal tilpasse os et dalende investeringsniveau, så ville det jo være meget logisk at sige nej til Saltholm i hvert fald i stedet for at vente et par år på, at der gennemføres nogle undersøgelser.

Det er jo erhvervsinteresserne, der i høj