

[Anker Lau.]

få lov til at bruge den, vil der på et eller andet tidspunkt opstå utilfredshed og krav, som vil tvinge nye løsninger igennem. Jeg vil gerne i denne forbindelse anbefale, at man undersøger, hvorledes tilsvarende trafikproblemer for fodgængere og biler er løst i andre storbyer. Det var måske for en gangs skyld et godt formål for en rejse for de mennesker, der skal tilrettelægge disse forhold.

Der er mange muligheder, men man må bort fra den tvangstanke, at udviklingen kan skrues tilbage til sporvognene. Man antyder i betænkningen, at såvel det individuelle som det kollektive trafikproblem må løses, og dette princip er jeg naturligvis enig i; man kan ikke undvære nogen af disse trafikformer. Men medens betænkningen går mod udviklingen og lægger hovedvægten på den kollektive trafik, mener jeg, at man ikke kommer uden om en hurtig indsats for den individuelle trafik, som man har mishandlet i en sådan grad alt for længe, at man må se at indhente, hvad man har forsømt.

Til slut vil jeg gerne understrege, hvad også det ærede medlem hr. Holmberg var inde på, nemlig en bemærkning i betænkningen s. 82, som synes at gå ud fra, at man i kommunen har accepteret den tanke, at man ikke alene har en erhvervs-koncentration i city, men at man må regne med at få én til i nær tilknytning til den, man allerede har, og at dette vil give sig visse trafikmæssige udslag. Jeg føler mig ikke helt sikker på, at det er en rigtig vurdering af de kommunale myndigheders stilling her i byen — det kan dog undersøges — men jeg synes, det ville være værd at undersøge, om ikke den stadig større koncentration af erhvervsvirksomheder i den indre by skaber de problemer, som det er svært at løse, og om ikke det er en overvejelse værd at komme ind på en decentralisering, hvorved man flytter virksomheder og de mennesker, der er beskæftiget i dem, ud i omegnen og skaber nye erhvervscentre derude. Jeg synes, at denne tanke om de-

centralisering er værd at overveje i denne forbindelse.

Ministeren for offentlige arbejder (Lindberg): Jeg er i den heldige situation at kunne rette en tak til samtlige ærede ordførere for den tilslutning, man har givet det lovforslag, der her er til behandling. Jeg har i og for sig med tilfredshed hørt, at man ved denne lejlighed gerne ville gå lidt uden for det, der er på dagsordenen, nemlig spørgsmålet om forarbejderne til en kombineret jernbane- og vejbro over Store-Bælt. Jeg vil også gerne, så vidt det er muligt inden for en rimelig tid, komme ind på nogle af de spørgsmål, som en række af de ærede ordførere og andre ærede medlemmer har været inde på.

Jeg må måske først prøve på at sige lidt til det, der har været fremført vedrørende lovforslaget om Store-Bælt. Jeg vil gerne sige til det ærede medlem hr. Ninn-Hansen, at jeg ved denne behandling af spørgsmålet om forundersøgelser hverken har tænkt på at binde mig selv eller at binde nogen af de ærede medlemmer til, hvilken form for finansiering der til sin tid skal vedtages, når vi endelig — forhåbentlig endelig — engang skal vedtage at bygge broen. Det er jo givet, at der kan findes mange forskellige former, og jeg vil altså erklære mig helt frit stillet ligesom det ærede medlem hr. Ninn-Hansen over for dette spørgsmål.

Jeg vil også sige til både det ærede medlem hr. Holmberg og andre, der har været inde på, hvorfor dette lovforslag ikke er kommet lidt før, at det ligger sådan, at efter at vi havde fået Store-Bæltskommissionens betænkning, mente vi at være meget nær inde på det tidspunkt, hvor vi også fik en betænkning fra den fælles svensk-danske kommission, der er nedsat med henblik på Øresundsbroen. Vi mente derfor i den daværende regering, at det var rimeligt at tage disse problemer op til en samlet vurdering, inden jeg fremsatte lovforslaget. Vi håbede stadig væk på, at kommissionen om Øresundsbroen skulle blive færdig, men