

## [Holmberg.]

ville være rimeligt, om der blev kigget lidt nærmere på, hvilke institutioner der uden ulempe kunne flyttes enten uden for byen eller til andre byer. Men man gør det modsatte. Nu opfører man en kæmpemæssig administrationsbygning på Slotsholmen, der vel nok er landets trafikalt mest utilgængelige sted. Man har bygget et stort SAS-hotel lige i centrum, og de store lufthavsbusser generer den øvrige trafik hele døgnet rundt. Man bibeholder et så usmidigt led i trafikken som sporvogne, man skiltes med et stort overskud, men gør meget lidt selv; hidtil er de københavnske anlæg, som også det ærede medlem hr. Horn var inde på det, blevet forsinket af mange grunde, bl. a. af uenighed her i tinget, da vi havde planen til debat, men også fordi de berørte kommuner ikke kunne enes derom.

Der står i det trafikøkonomiske udvalgs betænkning, afsnit C, side 82-83, nogle linjer om det fremtidige behov, som vi så afgjort mener er forkerte. Jeg beder om tilfaldelse til et citat. Der står følgende:

„... men så vidt det kan skønnes, er det nu accepteret af de kommunale myndigheder i København, at en yderligere erhvervskoncentration i city eller umiddelbart uden for det nuværende cityområde er et uafvendeligt — og måske endda ønskværdigt — træk i udviklingen. Heraf følger, at trafikken til og fra city såvel som inden for det voksende cityområde vil blive af central betydning og kræve meget kostbare anlæg.“

Det er som sagt et citat fra betænkningen, og det er altså lige modsat det, jeg har givet udtryk for.

Når dette er nævnt, erkender jeg og mit parti gerne, at det er ganske nødvendigt at forbedre trafikforholdene i København i deres helhed; jeg vil håbe, at vi alle her i tinget kan blive enige om, at hele landets trafiksystem skal bringes i orden. Vi har brobygning andre steder end ved Lille-Bælt og Store-Bælt; lad mig bare nævne bro over Limfjorden ved Ålborg. Der er i det hele taget mange problemer, og jeg vil ikke håbe, at noget af projekterne bliver forsinket på grund af jalousi mellem de enkelte landsdele.

Øresundsforbindelsen vil jeg bare nævne

ganske kort. Jeg er helt klar over, at en Øresundsbro eller -tunnel vil få store erhvervsmæssige og byudviklingsmæssige følger; men vi må da vist stå fast på det standpunkt, at virkningerne af en Store-Bæltbro vil være langt større og i højere grad komme hele landet til gode. Store-Bælt må have ubetinget forret over for Øresund.

Jeg har nu nævnt Store-Bælt, Øresund og København. Det fjerde, der skal ofres store summer på, er udbygningen af vejene; her har motorvejene fået en fremtrædende plads i betænkningen, og deri er jeg enig. Om de skal have så stor en prioritet, som de har fået, kan vi diskutere senere, men jeg mener, de skal have forret. Jeg vil imidlertid tilføje, at vi må tage det spørgsmål op, om de vejbygningsmaskiner, vi i øjeblikket råder over, er moderne nok. Personlig mener jeg, at vejbygningen i Danmark er for gammeldags; man kan ligefrem gyse ved tanken om det dekret, vi fik for nogle år siden fra ministeren for offentlige arbejder: forbud mod maskiner — og så i gang med min hakke, min skovl og min spade! Så umulige skal vi ikke være mere, og det tror jeg for øvrigt heller ikke ministeren mener vi skal. Det, der kommer, skal ikke tages stykkevis og delt. Det bliver de helt store arbejder. Og jeg indrømmer gerne, at så er der også en bedre mulighed for at gøre brug af de virkelig store og gode, dyre maskiner.

Nu vi er ved motorvejene, vil jeg berøre et par problemer, som vi har drøftet. Det kan måske i første omgang være principielle betragtninger, men jeg er tilbøjelig til at tro, det bliver nødvendigt at vende tilbage til dem senere i praktisk lovgivning. Det drejer sig om refusionsprocenterne både vedrørende anlæg og vedligeholdelse o. s. v. og endvidere linjeføringen af de forskellige motorveje. Vi vedtog — vist i 1957 — 2 love herom, nemlig lov om bestyrelsen af de offentlige veje og lov om tilskud til de offentlige veje. Jeg er tilbøjelig til at tro, at det bliver nødvendigt for os med de store projekter, der nu trænger sig på, at lave begge love om på enkelte områder.

Lad mig først nævne tilskudsprocenterne. Der skete en forbedring ved en lov, vi fik — var det i 1957? — og den gælder både for sognekommunerne, amterne og byerne, men vejene i vort samfund begynder efterhånden