

[Ninn-Hansen.]

Jeg nævner det blot for at sige, at det kan jo ikke være meningen, at man skal glemme denne landsdel i den lange tid, der kan gå, indtil Øresundsbroen er færdig.

Store-Bæltbroen kan jo imidlertid ikke påbegyndes før om 4-5 år. Det er 4-5 meget vigtige år. Hvad skal de benyttes til? I betænkningen fremhæves på side 73 nødvendigheden af at udbygge Storkøbenhavns nærtrafik. Jeg tror, det er rigtigt at give førsteprioritet til denne opgave. Betænkningen har givet mange saglige grunde herfor. Man kan vel sige, at Storkøbenhavns trafik ikke alene er forsømt; den er simpelt hen glemt. Der er ikke i Storkøbenhavn gennemført de tunnelbaner og vejføringer, andre storbyer for længst har gennemført, og i de andre byer, hvor det er gennemført, kniber det alligevel. Hvordan vil det ikke blive i København og Københavns store omegn, når motoriseringen udvikles lige så stærkt, som det er sket i disse andre byer, der har gennemført deres anlæg? Da vi her i landet gennem mange år har haft verdens højeste omsætningsafgift på motorkøretøjer, har motoriseringen ikke været lige så kraftig, som den har været disse andre steder, men nu ser det ud til, at den skrider stærkt frem trods de høje afgifter.

Vi kan ikke være disse tilstande bekendt. Det drejer sig dog om et område, hvor der bor 1½ mill. mennesker og der er 100 kommuner. Men det drejer sig om noget mere. Vi har her i denne by landets vigtigste havn placeret. Virksomheder ud over landet har interesse i at kunne komme til og fra denne havn. De spilder mangfoldige kostbare arbejdstimer på grund af de nuværende trafikforhold. De, der kommer til København udefra, kan heller ikke i længden finde sig i en så dårlig trafikal betjening, som der findes. Også Store-Bæltprojektet, som vi her taler om, forudsætter glidende trafik i begge retninger også for dem, der har ærinde i landets hovedstad. Biltællingerne viser, at det er Storkøbenhavns gader, der er de mest befærdede. Tab af menneskeliv og sammenstød er ofte resultatet af dette. Man har søgt at klare sig et stykke tid gennem restriktioner, men selvfølgelig kan dette ikke blive ved. Vi må også være opmærksomme på de mange virksomheder, der er placeret i Københavns omegn, i ud-

kanten. Det må få betydning ved planlægningen af trafikforbindelserne i og ved hovedstaden.

Hvis ikke transportsystemet nu udbygges, altså med det samme, i de næste 4-5 år, vil folk i Københavns omegn i endnu højere grad vælge bilen som transportmiddel til og fra deres arbejdsplads. Fra Københavns Amts Sognerådsforening har vi modtaget en henvendelse i det udvalg, der behandler taksterne, korttaksterne, på banerne. Der påpeger man, og det bliver påpeget i dag af borgmester Fenneberg, at man gennem det forslag, der er fremsat, risikerer, at endnu flere går over til at køre ind i bilen i stedet for i S-tog. Jeg tror, denne betragtning gælder i mindst lige så høj grad, hvis man vælger at opretholde de dårlige trafikforbindelser, vi har. Så vælger folk i stedet for motoriseringen, og hvor ender det hele, hvis resultatet bliver, at man kører i bil til arbejdspladsen? Bryder det hele så ikke sammen?

Vi ved, at der også uden for København er påtrængende opgaver. Der er særlig grund til at nævne forholdene ved og omkring Lille-Bæltbroen. Vi ved også, der kan nævnes eksempler på jyske byer, hvor man meget stærkt har behov for en udbygning, men Lille-Bæltbroen er vel en opgave, der kan løses samtidig med opgaven i og omkring Storkøbenhavn.

Inden Store-Bæltbroens færdiggørelse er der, som jeg allerede har nævnt, brug for udbygning af vejnet, der fører dertil og -fra, altså motorvejen. Med hensyn til de andre vejføringer tror jeg, det er vigtigt, at landets kommuner får besked og hurtigt får besked på, hvordan man vil lægge hovedprojekterne. Jeg tror navnlig, det gælder i Øst- og Midtjylland, at man meget gerne snart vil vide, hvilken linjeføring den højtærede minister foretrækker for hovedfærdselsårerne i Jylland.

Med hensyn til havnene skal jeg pege på, at betænkningen fra det trafikøkonomiske udvalg jo ikke tegner nogen særlig lys fremtid for mange af de 80-90 havne. Jeg vil dog gøre opmærksom på, at en havn i en by jo ikke kan udslettes uden videre, den har ofte været grundlaget for byens opbygning og også dens udbygning; og det gælder vel for de kommuner, der nu investerer i havne eller overvejer, om de