

[Horn.]

lidt i strid med almindelig praksis, i alt fald med det, man fra anden side fremholdt, da vi behandlede forslagene om hovedlandevejene, at man gik de kommunale interesser for nær, hvis vi nu begyndte at lave om på noget, som vejdirektoratet og kommunerne er blevet enige om. Endvidere er dele af de her omhandlede vejstrækninger blevet foreslået som en direkte følge af et par mindre love fra 1942, og de er altså led i en videre vejudbygning.

Trafikken på vejene er inde i en vældig udvikling, og vi så egentlig gerne alle sammen, at det havde været muligt også fremover med en hastigere udbygning af vort vejnet, men alle erkender også, at her er både en økonomisk og arbejdsmæssig ydergrænse for, hvad vi kan overkomme, hvad vi kan magte. Det, vi her skal tage stilling til — og det har også været meningen, således som tingene har været lagt op i de år, vi har arbejdet med vejlovgivningen også i finansudvalget og andetsteds — er mere en vurdering af behovet og nyttevirkingen af de vejanlæg, som der pø om pø fremsættes forslag om. Det gælder en principiel stillingtagen til, om det nu er det rigtige sted, man sætter ind på det pågældende tidspunkt, og det må igen blive en afvejning af nyttevirkingen og lønsomheden for de pågældende områder.

Det kan godt være, der et eller andet sted i landet er nogen, der vil spørge: mon det er nødvendigt, at de derovre ved København får alle disse vejudvidelser, men jeg tror nu alt taget i betragtning, at man må erkende, at udviklingen har en sådan hast og vækst i dette område, at de to lovforslag, der her behandles, er særdeles velbegrundede. Da der er enighed med kommunerne om fremsættelsen og foreligger så vel underbygget materiale for behovet, vil jeg mene, det er rimeligt, at vi her går ind for lovforslagene.

Jeg vil gerne tilføje, at disse forslag ikke løser det egentlige storkøbenhavnske trafikproblem. Det er rigtigt, som der er peget

på i ministerens fremsættelsestale, at presset her er så stærkt, at disse ind- og udfaldsveje må være en del af en videre udbygning i retning af bedre færdselsforbindelser, men det må forudsætte, at vi også får de omtalte tunnelbaner og udbygningen af S-banerne. Det økonomiske udvalg, som arbejder med disse ting, håber på i løbet af nogle måneder at kunne nå til enighed herom. Det er nødvendigt, hvis Københavnsområdet skal have rimelige trafikforhold.

Endelig vil jeg også pege på en anden ting, som er nævnt i ministerens fremsættelsestale, og som er en vigtig forudsætning for en god og stærk udnyttelse af den investering, der her finder sted, og det er, at anlæggene i byområdet følges op med parkeringspladser, fordi disse nye vejforbindelser vil forøge trafikken til og fra byen stærkt. Det nytter ikke meget at få de gode veje, hvis der ikke er parkeringsmuligheder for køretøjerne.

Jeg vil ikke undlade at pege på, at man også må gøre sig klart, at hvis man i dette store bysamfund skal have rimelige trafikvilkår, så må den kollektive trafik, sådan som den nu drives, moderniseres, og når T-banerne kommer, må de have en væsentlig vægt i hele transportapparatet i dette vældige udviklingsområde. Det gælder både i det egentlige Storkøbenhavn og i hele Nordsjællandsområdet, hvor der er en vældig befolkningstilvækst.

Jeg må mene, at de her foreslåede vejanlæg foruden at betjene danske borgere også passer udmærket ind i den udvikling, vi kan skønne må komme, hvis vi får en større og stærkere berøringsflade med vore brødrefolkovre på den anden side af Sundet ved en fast forbindelse og — indtil det er klarat — ved de mange skibsfartsforbindelser. Alle disse forhold taget i betragtning synes jeg, man må sige, det er ret og rimeligt, at disse anlæg sættes i gang og udbygges snarest muligt.

Jeg synes også, at § 4 i lovforslaget om visse hovedlandevejsanlæg i og ved København er en udmærket bestemmelse, der