

[Horn.]

giver staten mulighed for at begrænse udnyttelsen af de kommende vejarealer med bygninger, virksomheder, og hvad det kan være, sådan at det ikke til sin tid, måske om få år, vil blive bekosteligere at overtage disse arealer. Det er en bestemmelse, vi også kender fra anden lovgivning, og som vi synes er særdeles rimelig.

Alt taget i betragtning vil jeg mene, at der ikke er andre landsdele, som behøver at føle sig generet eller forbigået, for der er ingen tvivl om, at det er i området her, man får den største nyttevirkning af de mange penge, der skal investeres, og jeg forstår også, at de penge, der investeres, er nogenlunde i takt med de forudsætninger, hvorunder man i sin tid opbyggede den betænkning, det trafikøkonomiske udvalg har afgivet i 1961, og som jo har fået tilslutning her i tinget.

Jeg skal med disse bemærkninger anbefale de to lovforslag til en hurtig og velvillig behandling.

Holmberg: De fremtidige trafikinvesteringer — vi kan næsten sige det på den måde: de trafikinvesteringer, der ligger lige for — er efterhånden blevet et meget, meget stort område med mange konsekvenser, og spørgsmålet vil nemt melde sig, om vi har råd til at afse de mange penge, det drejer sig om her. Der er jo også andre ting, der skal finansieres. Men mon ikke alligevel vi alle må erkende, at vi ikke kan få den rigtige udnyttelse af motorparken herhjemme, hvis ikke vi har ordentlige veje, og når dette er erkendt, melder sig naturligvis også spørgsmålet, om rækkefølgen i det investeringsprogram, vi fik for nogle år siden, er rigtig. Jeg sagde ved en anden lejlighed, hvor vi drøftede trafikinvesteringer her i folketinget, at jeg ikke håbede, at de forskellige projekter skulle blive forsinket på grund af jalousi de forskellige landsdele imellem, og det har så afgjort relation til disse 2 lovforslag, vi behandler her i dag, udbygningen af motorvejen vest om København og lovforslaget om visse hovedvejsanlæg i og ved København. At vi så her bevæger os på et område, hvor vi egentlig giver 100 pct. tilskud til veje, som også har en hel del lokal trafik, vil jeg bare nævne.

Så anførte ministeren i sin lange og efter

min mening gode redegørelse, at det var regeringens opfattelse, at der i de sidste år var vist en vis tilbageholdenhed i udbygningen af trafikkanlæg i København, og anførte, at det nu hastede. Jeg tror, ministeren har ret, men når trafikforholdene i København er så dårlige, som de er, så bærer byen København også selv en væsentlig del af skylden herfor. For nogle år siden, da vi drøftede de mere specielle københavnske forhold — tunnelbaner m. v. — brød forhandlingerne sammen, og vi ved, at de brød sammen af forskellige årsager, men én af årsagerne var, at der ikke kunne opnås enighed her i folketinget om byrdefordelingen, ligesom der også var uenighed de forskellige kommuner imellem. Men lad nu den sag ligge. De bilveje udefra, vi nu skal drøfte, går uden om København, men de har også i høj grad relation til Københavns trafik, idet de går ind mod centrum, og vi erkender fra vort partis side, at trafiksystemet naturligvis må bringes bedre i orden også her. Det gælder også i forbindelse med de to foreliggende lovforslag. Men det er altså meget, meget store beløb, det drejer sig om. Vi erkender, at hele landets trafiksystem skal bringes i orden, og der er jo grænser for, hvor meget vi har råd til hvert år. Det med vejmilliarderne er jo efterhånden bare en fiktion. Skulle vi se på, hvad motor kørslen indbringer — de ca. 2 milliarder kr. årligt — ja, så har vi råd, men jeg erkender naturligvis, at så enkelt er det ikke. Her drejer det sig om ca. 500 mill. kr. i og omkring en enkelt by, og så ved vi endvidere, at anlægsprogrammet hermed slet ikke er udtømt.

Lad mig her spørge den højtærede minister: i indplaceringen af det store vejinvesteringsprogram kunne vi se, at vejene havde en meget stor prioritet, og det mener jeg er rigtigt. I 20 års programmet var der regnet med 10 milliarder kr. til egentlige anlægsarbejder og 9 milliarder kr. til vedligeholdelse og mindre anlæg. Disse store beløb — i øjeblikket ca. 500 mill. kr. — vil vel ikke komme til at influere på vedligeholdelse og mindre anlæg, altså hvor amt og kommune bortset fra vejfondstilskud selv kan bestemme tempoet efter de refusionsprocenter, som nu engang er gældende? At det kan komme til at indvirke på de større anlægsarbejder, kan