

[Haunstrup Clemmensen.]

videre på en del af disse påtænkte vejanlæg og til i nødvendigt omfang ved ekspropriationer at sikre sig. Men jeg vil bede den højtærede minister også her søge blot som brudstykker af et mønster at fortælle os lidt om, hvornår man kan komme videre på dette felt. Det er helt nødvendigt, at også den kollektive trafik bliver stærkt udbygget for at aflaste det voldsomme pres på motorvejene, og i den forbindelse hørte jeg med glæde, at det ærede medlem hr. Horn nu oplyste, at man nu kun havde nogle måneder tilbage, inden det udvalg, det ærede medlem er formand for, kunne afgive en indstilling om byrdefordelingen mellem stat og kommuner. Hvor hurtigt omtrent derefter man kan ventes et lovgivningsinitiativ på dette felt?

Det er ikke så lang tid siden, at byen London fejrede 100 års jubilæum for sin tunnelbane, og det er heller ikke så længe siden, at man i Stockholm, der dog har klippegrund, har foretaget en vældig udbygning af tunnelbanen; det kan vist ikke siges at være for tidligt at tage initiativet til at komme væk fra alle forhandlingerne og over til realisation af planerne på dette område. Det er også rigtigt, som det er sagt, at det er helt nødvendigt i udvalget, når vi er inde på disse problemer, at vi større opmærksomhed på parkeringsproblemet og de øvrige vejanlægs udbygning. Det er en fattig trøst, at befolkningen kan komme ind til et vist punkt og trafikken så går i stå dér. Derfor vil der i høj grad være behov for også på de områder at vise større og hurtigere initiativ, end det hidtil har været tilfældet.

Som sagt, vi hilser fra det konservative folkepartis side med glæde det initiativ, der er taget, men vi har den opfattelse, at det er kommet meget sent, at det er kommet alt for sent, og vi håber derfor, at nyt yderligere initiativ ikke vil lade vente alt for længe på sig.

Else-Merete Ross: Må jeg have lov til at begynde med et citat:

„Det trafikøkonomiske udvalg skal under henvisning til, at trafikken i Storkøbenhavn umiddelbart berører henvend en tredjedel af landets befolkning og en tilsvarende del af erhvervsvirksomheder-

ne, understrege, at det må tillægges afgørende betydning, at de samlede investeringer i offentlige trafik anlæg i Storkøbenhavn sættes væsentligt i vejret allerede i de nærmeste år, således at en forværring af trafikbetjeningen undgås. Udbygningen må omfatte såvel baner og kollektiv overfladef trafik som gader, indfartsveje og parkeringsanlæg.“

Sådan udtalte det trafikøkonomiske udvalg sig i sin betænkning i 1961, og jeg håber, at udvalget vil være tilfreds med, at den højtærede trafikminister nu 3 år senere har fremsat de foreliggende lovforslag. Det forekommer mig dog, at den højtærede minister i sin fremsættelsestale ligesom gør lidt undskyldninger for lovforslagene; specielt vel henvendt til ærede medlemmer vest for Store-Bælt gøres der opmærksom på, at de anlæg, der er tale om ved København, ikke principielt adskiller sig fra opgaver andre steder i landet, og det er da så sandt, som det er sagt; derefter nævnes prisen, ikke i klare tal, men omtalt som meget store beløb af vejfonden. For at ingen skal blive forskrækket derover, opfordres man til ikke at glemme, at biltrafikanter i det storkøbenhavnske område jo selv betaler en meget stor del af vejfondens indtægter gennem motorafgifterne. Her henviser ministeren direkte til tallene i det trafikøkonomiske udvalgs betænkning.

Skulle det gå efter matematisk retfærdighed, får Storkøbenhavn bestemt ikke for meget. Det trafikøkonomiske udvalg har beskæftiget sig med undersøgelser angående Store-Bæltbro, Øresundsbro og Storkøbenhavns nærtrafik; på side 85 siger udvalget, at det er kommet til den konklusion, „at anlæg af S-baner og påbegyndelse af tunnelbaneanlæg må høre til de mest presserende opgaver i det samlede trafikinvesteringsprogram for hele landet“.

Det samme gælder desuden en del større gade- og vejanlæg i Storkøbenhavn, f.eks. de forestående udbygninger af Lyngbyvej, vestmotorvejen og Søringen samt parkeringsanlæg. Hvad den trafikøkonomiske sagkundskab angår, skulle ministeren således have fuld dækning for de fremsatte forslag, som jeg tror de fleste storkøbenhavnere vil være glade for, ikke mindst om ca. 10 år, når besværlighederne ved deres gennemførelse er overstået. Jeg tror dog