

[Ministeren for offentlige arbejder.]

udvalget og også tidligere kommet forskellige meget konkrete ønsker frem om etablering af nye ruter. Jeg synes imidlertid, at man må lægge megen vægt på, hvad trafikens kunder, altså befolkningen i al almindelighed, er interesseret i. Jeg tror, man må regne med, at det vigtigste krav til indenrigsflyvningen er, at man ønsker inden for en rimelig afstand at kunne komme med en rutemaskine helst med en afgang hver time og med en hurtig og enkel ekspedition gennem billettering i maskinerne og med en meget hurtig og nem forbindelse også fra Københavns lufthavn til Københavns centrum. Det er ikke uden for rækkevidde at få organiseret dansk indenrigsflyvning således, at man inden for en overskuelig tid kan få en sådan egentlig bustrafik i gang, men forudsætningen herfor er naturligvis, at man samler ruterne på nogle få pladser, f. eks. således at der ingen steder i landet er væsentligt mere end 60 km til en flyveplads, hvor der er en afgang hver time.

Vælger man i stedet at sprede ruterne ud til mange lufthavne, f. eks. af lokale grunde, må man i hvert tilfælde gøre sig klart, at man derved enten forringer servicen eller forøger omkostningerne i mange år, og at man ikke kan regne med lige så hurtigt at komme op på en effektiv betjening. Når målet er nået på de flyvepladser, man koncentrerer sig om i første omgang, er det naturligvis ikke udelukket derefter at etablere nye pladser i overensstemmelse med dette synspunkt.

Som jeg sagde før, kræver de særlige storkøbenhavnske trafikproblemer også en særlig omtale.

Trafikanlæg i storbyen er efter sagens natur meget kostbare. Problemerne må ses i sammenhæng, og det har indtil nu ikke været muligt at få en samlet planlægning, bl. a. fordi forskellige opgaver hører under forskellige myndigheder. Da staten økonomisk direkte eller indirekte imidlertid er med i dem alle, er det en naturlig opgave for trafikministeriet at bidrage til en samlet løsning og til, at de mange forskellige planer kan sammenfattes i visse mere afgørende beslutninger. Placeringen af lufthavnen, forbindelsen til Sverige, motorvejenes indføring til byen og deres indbyrdes forbin-

delse, udbygningen af S-banenettet, havnens fremtid og Sydhavnens eventuelle lukning er de væsentligste enkeltproblemer, der må ses i sammenhæng i det storkøbenhavnske område. Det er næppe muligt at løse ét enkelt af disse spørgsmål uden hensyn til de andre, og det bør undgås, at man vælger en løsning på ét område, som blot vælter vanskeligheder og udgifter over på ét eller flere af de andre områder.

Som allerede flere gange fremhævet er lufthavnens placering et nøgleproblem. De hidtidige undersøgelser viser, at de to mulige placeringer vil føre til forskellige løsninger både for den kollektive trafik og for motorgaderne, men at man næppe skal regne med, at omkostningerne ved sådanne forskellige tekniske løsninger bliver væsentlig forskellige.

For motorvejsnettet har særlig spørgsmålet om Lyngbyvejens indføring og om forbindelsen til Amager givet anledning til diskussion. Det ser ud til, at man kan finde en realistisk mulighed for at erstatte selve Søringen med en motorgade gennem saneringsmodne kvarterer, hvis dette af andre grunde skulle være ønskeligt.

For den kollektive trafiks vedkommende drejer det sig særlig om at få afgjort, hvor en S-togsforbindelse til Amager skal placeres, idet der kan være tale om enten at udbygge den som en fortsættelse af den vedtagne Citylinje fra Højbro Plads eller at vælge en overførsel længere mod sydvest, eventuelt efter at Sydhavnen er lukket.

Endvidere arbejder statsbanerne med at undersøge muligheden for at anlægge en S-togsforbindelse til lufthavnen og dermed eventuelt at kunne spare væsentlige udgifter til tunneler og veje. Behovet for en samlet vurdering i dette område peger også i retning af, at der bør etableres et samlet storkøbenhavnske trafikskelskab, og at udgifterne til anlæg for den kollektive trafik ikke skal ses isoleret, men også skal bedømmes ud fra, hvad de kan erstatte i udgifter til motorveje og andre større vejanlæg. En forudsætning for et storkøbenhavnske trafikskelskab er, at der sker en udskillelse af det egentlige bybanenet fra statsbanernes almindelige drift, men det må antages, at en sådan udskillelse er en forholdsvis kompliceret affære, og at man derfor, hvis noget sådant skal foretages, helst må begynde med dette