

[Arne Larsen.]

greb på den nuværende trafikminister, som jo kun har siddet i embedet i knap et år, men kun forstås som en venskabeligt ment advarsel; lad det nu ikke gå, som det plejer, men lad os få en handlekraftig indsats. Vi i SF tilsiger i alle tilfælde ministeren støtte dertil.

Forhåbentlig går det op for alle partier i folketinget, at det nu haster med mange opgaver, at tiden ikke længere er til snak og endeløse diskussioner, men til, at der kommer gang i arbejdet, og at regeringen nu følger arbejdet op med lovforslag på de enkelte områder.

Noget af det vigtigste, som har været for sømt i vort trafikpolitiske arbejde, er efter vor mening en langsigtet planlægning, hvor alle opgaver afvejes i forhold til hinanden. Vore trafikinvesteringer foregår for planløst og i alt for små bidder. Nu er der en flaskehals her, og nu er der én dér; så farer vi frem og tilbage på Danmarkskortet, laver en tunnel her og en bro dér og en stump motorvej her og en omkørselsvej dér for at lette trafikpresset og for at forhindre, at det hele går i stå. Undervejs opdager man så, at nu var det vist ikke de helt rigtige beslutninger, man tog her, og nu må det hellere gøres om — jeg tænker på den østjyske motorvejs linjeføring — og nu er der problemer ved Haderslev, ved Vejle og ved Århus. Jeg skal ikke gøre mig vigtig af, at jeg påviste disse svagheder dengang, vi havde forslaget til behandling og man ikke ville rokke sig ud af stedet, men kørte efter vejdirektoratets forslag til linjeføring. Koordinering og planlægning er hjørnestenene i trafikpolitikken.

I tilknytning til spørgsmålet om løsningen af de storkøbenhavnske trafikproblemer siger ministeren et sted i sin tale, at det er hans tanke at indbyde til en almindelig drøftelse mellem de implicerede kommunale myndigheder med henblik på at få fastlagt visse hoveddispositioner, der kan muliggøre en samlet planlægning. Ja, det er jo en ganske naturlig tanke og burde da være sket for længst, så kunne vi måske have sparet os alle de sindsoprivende diskussioner om motorgadernes linjeføring i København, om Søringen, om universitetet og meget andet. Allerede i 1961 fastslog det trafikøkonomiske udvalg uimodsagt, at der er et behov for en permanent koordinering af disse samarbejds-

spørgsmål, og udvalget henstillede dengang til regeringen, at den tager initiativ til, at der ved siden af de partielle organer tilvejebringes et permanent samlet samarbejdsorgan, som kan varetage helhedsplanlægningen af trafikken i hovedstadsområdet og dennes gennemførelse, samtidig med at det finansielle grundlag for anlæggenes iværksættelse sikres. Se, det blev sagt i 1961. Jeg beder ministeren gå videre i sin tankegang og nedsætte et sådant koordinerende organ for hovedstadsområdet. Imidlertid er jeg fuld af håb. Jeg tror, det kommer.

Der er nu lagt op til en langsigtet planlægning, og det bør følges op ved at gå videre, ved at centralisere planlægningsbeføjelserne vedrørende alle trafik anlæg, også vejbyggeriet, som jo i stor udstrækning er, om jeg så må sige, et kommunalt privat anliggende i dag.

Jeg vil nu beskæftige mig lidt med de forestående trafikopgaver og deres løsning og komme med nogle kommentarer til ministerens oplæg.

Den stigende biltrafik, som tilsyneladende forøges uanset alle forhindringer, gør det nødvendigt at udbygge et omfattende motorvejsnet. Principielt ønsker vi at bygge et net på ca. 900 km, det såkaldte H-net, geografisk fra Helsingør via København til Rødby, fra København over øerne til Jylland og fra grænsen til Ålborg, samt nogle mindre strækninger her og dér, især i Københavnsegnen mod Holbæk, Frederikssund og Hillerød, og diverse ringforbindelser uden om København, og det er sikkert, hvad der er behov for. Sidste år færdig-anlagdes 25 km motorvej, og i år vil takten stige, således at vi når op på 60 km anlagt motorvej. Når det er sket, er vi oppe i nærheden af godt 300 km, men så resterer jo endnu ca. 600 km, og med det nuværende tempo vil det sige, at det vil tage 10-15 år, før vi kan se enden på det. Var det ikke ønskeligt, om takten kunne sættes endnu et par takker i vejret?

Der er for tiden anlægsbemyndigelse til 16 forskellige strækninger spredt over landet. Var det ikke muligt at få lidt samling på anlægsarbejderne, at få taget nogle større bidder ad gangen, f. eks. 100 km motorvejsstrækninger, og at begynde i begge ender af en sådan tilfredsstillende lang strækning, sætte det mest moderne maskineri på