

[Sigsgaard.]

den linjeføring og påpegede, at her ville der komme boligbebyggelse, og at linjeføringen ville være meget uheldig. Men de blev fuldstændig afvist af den daværende trafikminister. Det vil altså sige, at man med åbne øjne selv har skabt de problemer, som man så i dag vil rette op på. Det er selvfølgelig prisværdigt, at man retter op på det, men vi må prøve på at analysere, hvad det var, der skete i 1964, for at undgå, at noget tilsvarende sker igen. Det koster jo mange penge at lave den slags fejltagelser og på den måde arbejde med skyklapper på.

En af årsagerne er nok, at trafikmyndighederne kun tænker på trafik, og så blæser de på boliger, mens boligmyndighederne til gengæld springer op og falder ned på trafikken, sådan som man ser det de steder, hvor der i dag bygges boliger lige klos op ad en motorvej — tag Lundtoftegade i København som eksempel.

I socialdemokratiets forslag her placeres motorvejen midt ude i Kalveboderne, nøjagtig som Dansk Arbejde og Industrirådet har foreslået. Vi husker deres pres for at få kilen mellem Amager og Sjælland brugt til billige industrigrunde, og vi husker nok også, hvordan socialdemokratiet faldt pladask for de planer. Jeg vil gerne sige, at det slet ikke er sikkert, at arealerne skal bruges sådan. Meget taler for, at en stor del af dem simpelt hen bør friholdes for bebyggelse, og det er på den baggrund meget muligt, at en linjeføring betydelig tættere på Hvidovre er at foretrække fremfor den, socialdemokratiet har skitseret. Det vil jeg da gerne bede om at man også undersøger i udvalget.

Jeg vil i øvrigt benytte lejligheden til at presse på for at få nogle fundamentale ændringer af hovedstadsområdets styreform igennem — det vedrører i høj grad lovfor-slaget her.

Et grundprincip for kommunalreformen var, at den myndighed, der disponerer, også må bære de økonomiske konsekvenser af dispositionerne. Sådan er det ikke i Københavnsområdet. Her planlægger kommunerne, hvor og hvad der skal bygges, og så må staten sørge for de dertil svarende motorvejs- og S-baneanlæg. Det er ikke så mærkeligt, at trafikbetjeningen på den måde bliver både dyr og dårlig. Ganske vist har man egnsplanrådet til at regulere lidt

på det, men det har ingen kompetence og ingen økonomisk rygstød, og medlemmerne af det er bl. a. de kommunale spidser, der bruger dette egnsplanråd til at fremme deres lokale interesser.

I Københavns kommune er forholdene særlig grelle. Der er vel ingen anden kommune, der har så prætentiose motorvejsplaner som København. De løber op i milliarder af kroner, og ingen kan se, hvornår de skal kunne gennemføres. Kommunerne er meget flotte på statens bekostning. Det er meningsløst og umenneskeligt at rulle betonbaner til det beløb igennem Københavns boligkvarterer og yderligere forringe de i forvejen elendige forhold, som vi byder mange af københavnernes — og det ville heller aldrig ske, deri er jeg enig med hr. Bilgrav-Nielsen, hvis kommunen selv eller et regionalt organ skulle betale. I stedet for at diskutere detaljer i dette mammutprojekt skulle man hellere drøfte, hvordan man kan få en opgave- og byrdefordeling, der bringer lidt rimelighed ind i tingene. Man snakker hovedstadsordning, uden at der rigtig sker noget.

Til det storamt, der bør komme, bør overflyttes såvel motorgader som S-baner, og hvis storamtet også får beføjelser til at fastlægge hoveddispositioner vedrørende bebyggelsen, bliver der en chance for, at bebyggelsen bliver placeret sådan, at den kan trafikbetjenes ordentligt og til en lave pris, end hvis bebyggelses- og trafikmyndighederne fortsat skal operere uafhængigt af hinanden. Skal vi undgå, at stadig større dele af de offentlige midler skal gå til gigantiske betonanlæg, må storamtet have alle disse beføjelser.

Så må man selvfølgelig gøre sig klart, at skal det regionale organ overtage motorveje og S-baner, må det omfatte alle tre hovedstadsamter foruden centralkommunerne. Hvis man flytter motorgader og S-baner fra staten over på regionen, vil vi i øvrigt også få en bedre udligning mellem hovedstad og provins. Disse anlæg betjener jo først og fremmest lokaltrafikken, og derfor kan man godt stille spørgsmålet: hvorfor skal de have 100 pct.s refusion? En sådan 100 pct.s refusion får man jo ikke for lokaltrafik-anlæg i provinsen. Jeg finder det rimeligt, at folk, der selv kommer fra området, stiller det spørgsmål. Men jeg vil sige, at betingel-