

[Sigsgaard.]

sen for udligning ad den vej må være, at rigmandskommunerne i hovedstadsområdet nordegn ikke længere får lov til at leve fedt på udviklingskommunernes fattigdom. Det er for mig en betingelse for at gå med til en sådan yderligere udligning mellem hovedstadsområdet og det øvrige land. Uden en intern hovedstadsudligning bør det forslag, jeg her stiller, ikke gennemføres. En overflytning som den, jeg her taler om, vil selvfølgelig betyde mindre trafikudgifter i hovedstaden; de lokale myndigheder vil holde igen, når de selv skal betale. Hvis man så bare ikke giver trafikministeren lov til i stedet for at lave andre prestigeprojekter, bliver der flere penge til sociale og uddannelsesmæssige forhold, og her mangler regeringen jo mange penge, hvis man skal dømme efter det uddannelsesfondsforslag, den fremsatte forleden dag.

Jeg erkender, at det er meget store ændringer, jeg her har ventileret, og problemerne skal selvfølgelig behandles meget grundigt, før nogen som helst lægger sig fast på bestemte løsninger. Kun én ting står fast: skal planløsheden i hovedstadsområdet afløses af hensigtsmæssighed, så skal hele området, alle tre amter og centralkommunerne, ind i et fællesskab, og fællesskabet skal have langt større kompetence end de ny amtskommuner i det øvrige land.

Horn: Mit partis ordfører, hr. Ivar Nørsgaard, vil kommentere de indlæg, der er kommet i tilslutning til vort forslag, og når jeg har bedt om ordet, er det for at gøre nogle enkelte principielle betragtninger gældende om hele det storkøbenhavnske trafikproblem i almindelighed.

Den trafikale udvikling i hovedstadsområdet som helhed har forværreret sig ganske betydeligt i de senere år, og det kan ikke alene lægges den nuværende regering til last. Det skyldes først og fremmest København selv, men også tidligere regeringer har vel undervurderet en bedre trafikbetjenings betydning for hele samfundsudviklingen og for erhvervslivet her i det storkøbenhavnske område, hvor der bor en fjerdedel af landets befolkning. På grund af manglende koordination anvender denne befolkningsgruppe en stadig stigende del af deres tid til bolig-arbejdspladstrafik. Taget i videste

forstand er det også sådan, at virksomhederne i hovedstadsområdet påføres betydelige ekstraomkostninger ved transporter såvel af råvarer som færdigværer.

Hovedårsagen til miseren — den har flere af ordførerne været inde på — er jo den manglende effektivitet, der har været i planlægningen for det overordnede vejnet her i det københavnske område. Dette skyldes flere forskellige ting, men det skyldes vel navnlig, at Københavns kommunes 4. afdeling ligesom har været meget træg og vaklende i denne sag, og det gælder for øvrigt adskillige årtier tilbage, når det drejer sig om trafik. Dette har givet sig udslag i betydelige forsinkelser af planlægningen af broerne over havnen, og det har haft til konsekvens, at hovedfærdselsårene, som skal bære trafikken i dette store område, ikke blev udført i tilstrækkelig hastigt tempo. Jeg kan huske, at jeg i min ministertid ofrede nogen tid på dette problem, idet jeg igennem flere år har haft for øje, at det måtte være overordentlig bekosteligt for samfundet, at der ikke blev gjort noget ved det, ligesom det skabte dårlig trivsel for de mennesker, som bor her i området.

Jeg forsøgte at løse nogle af problemerne, men konstaterede, at løsningen af de største problemer i forbindelsen med planlægningen af det overordnede trafiknet i København først og fremmest beroede på, om vi kunne få fastlagt, hvor den nye storluft-havn skulle placeres, idet den faktisk er krumtappen i hele planlægningen. Vi nåede da til efter et intenst arbejde i Saltholmudvalget at få fastslået, at det var muligt at bygge lufthavnen på Saltholm, og at det også var muligt at passe trafikken til og fra Saltholm og Sverigestrafikken ind i det storkøbenhavnske billede, så man kunne få en naturlig og fornuftig trafikløsning. Det viste sig ved folketingets behandling af lufthavnssagen den 30. april sidste år, at der i folketinget var almindelig tilslutning til, at stile imod at anlægge den nye storlufthavn på Saltholm.

Tilkendegivelsen af denne interesse burde have medført, at alle de, der har med den overordnede trafikplanlægning i København at gøre, havde følt sig opfordret til at forstærke anstrengelserne for at finde ud af, hvorledes det overordnede trafiknet skulle være i fremtiden. Vi ved nu, at der i hvert