

[Ministerens for offentlige arbejder.]

ken, men økonomien, og det har vi vistnok alle sammen stadig væk et vist medansvar for.

Må jeg derefter sige, at der naturligvis skal være et samspil mellem den overordnede, den statslige, planlægning og den lokale planlægning, og jeg har ved tidligere lejligheder givet udtryk for, at Køge Bugt-planerne er et skoleeksempel på, at denne overensstemmelse ikke har været til stede. Den er også et skoleeksempel på, hvilke konsekvenser det kan få, når denne overensstemmelse ikke er til stede. Hr. Skovmand var særlig inde på nogle af dem og nævnte det forhold, at hvis vi ikke tilstrækkelig hurtigt får udbygget den kollektive trafik til beboerne, som har handlet i tillid til en i forvejen lagt fysisk planlægning, så sker der det, da trafikbehovet skal løses, at så bliver det ikke løst kollektivt, men individuelt, hvad der er langt, langt dyrere og langt mere forurenende på enhver måde. Man lægger, som hr. Skovmand var inde på det, sine trafikvaner fast på et tidspunkt, hvor der i virkeligheden ikke er andre alternativer end den individuelle trafik. Derfor skal man ikke tro, at man i virkeligheden sparer penge ved at reducere tempoet, og det er særlig den indgang i den økonomiske problemstilling, jeg synes er relevant. Man skal ikke tro, at man sparer penge ved ikke at udbygge disse kollektive faciliteter i et hastigt tempo. Der sker blot det, at når strømmen møder dæmningen og ikke kan komme igennem ved hjælp af kollektive trafikmidler, så løber den ud og løser problemet individuelt, og det er på ingen måde billigere. Så det, der vel nok har været den største hindring, har været, at vi har set disse besparelser alt for sektoralt, altså alt for meget fra sektor til sektor uden at tænke på, at hvis vi sparede i den ene sektor, så pressede det økonomisk set på i den anden sektor, i dette tilfælde i den individuelle sektor, som er meget dyrere at tilvejebringe trafikmæssige løsninger for end den kollektive sektor.

Jeg tror nok, at vi så klart, som det overhovedet er muligt, og det var hr. Knud Damgaard også inde på, må fastslå, at for det storkøbenhavnske trafikområde tilsigter vi klart et kollektivt system bygget op med tilslutninger omkring stationerne — jeg skal ikke her tage stilling til, om det skal

være et skinnesystem eller rutebilssystem — således at der er størst mulig kontaktflade ved disse stationer, mere direkte sagt, størst mulig parkeringsplads for cykler, biler, knallerter og hvilke andre former for individuel trafik, man kunne tænke sig. Derfor er det helt afgørende — og jeg er glad for, at det blev trukket frem — at staten holder sine løfter med henblik på denne udbygning af det kollektive skinnesystem, og at man i disse tidsterminer indpasser kommunernes muligheder for at anlægge disse parkeringspladser, som jeg har nævnt her. Jeg vil endda sige det så stærkt som, at den udbygning, vi snakker om her, og andre udbygninger ud fra et trafikministersynspunkt vil være afhængig af, om kommunerne opfylder disse betingelser med hensyn til at placere parkeringspladser i tilknytning, også tidsmæssigt, til, at den kollektive skinnetransport udvides.

Hvis vi kan knytte dette sammen og staten for sin del forsøger at holde sine løfter, vil der blive givet et ret godt grundlag for en væsentlig bedre kollektiv løsning, end det er tilfældet i dag. Men jeg skal, som hr. Juul-Madsen også var inde på det, sige, at staten jo i mange af disse tilfælde har været en svigefuld partner. Ikke fordi man ikke har holdt sine løfter alle steder, men fordi man har trukket opfyldelsen af sine løfter ud. Det hænger igen sammen med, at det ikke er teknikken, men økonomien, der er den begrænsende faktor.

Hr. Juul-Madsen nævner de tre baner og taler om, hvor lang tid det har taget at fuldføre to af dem. Om den til Vallensbæk ved vi helt sikkert, at den bliver taget i brug her til efterårssæsonen i år. Det ligger ligeledes fast, at uanset de seneste sparebestræbelser vil Farumbanen være færdig til 1976 som stipuleret. Jeg er altså ikke faldet for fristelsen til at spare ved yderligere at udstrække dette. Jeg har heller ikke for nærværende i hvert tilfælde til hensigt at spare ved yderligere at udstrække tidsterminen for den bitte stump bane, som vi diskuterer her. En række af ordførerne har ment, at det tog 5 år. Jeg har set efter, om jeg virkelig skulle have angivet 5 år, jeg mener det ikke. Jeg mener, at jeg har angivet 4 år, 1 år til projektering og 3 år til anlæg, men det skal vi ikke hænge os i ved denne lejlighed.

Til hr. Holmberg vil jeg gerne sige, at der