

[Støhr Johansen.]

lastbiler. Det er jo ganske andre tal end de nuværende færgetakster, hvor en personbil med fører nu betaler ca. 35 kr. for en enkelttur. Dertil kommer udgiften til passageren, hvis man har en sådan med, på 9 kr.

Jeg synes, at disse tal meget stærkt understreger, hvilken rentabel investering den faste Storebæltsforbindelse vil være. Jeg tror som sagt, det er meget vigtigt at holde disse lave benyttelsesafgifter, fordi bropenge jo vil påvirke den benyttelse, som trafikanterne gør af broen, som gerne skulle kunne stå sig i konkurrencen med bl. a. de nordlige Kattegatruter.

Må jeg til slut nævne, at perspektivplanen fremhæver Store-Bælt, Øresund og Storkøbenhavns nærtrafik som de største og vigtigste trafikinvesteringer. Før jeg slutter, vil jeg gerne have lov til at fremsætte nogle ganske få bemærkninger om nærtrafikken i Storkøbenhavn. Man er jo i dag ved at finde frem til en ny hovedstadsordning, om hvilken man i hvert fald kan sige på forhånd, at én ting er givet, nemlig at trafikforholdene er et meget afgørende led i denne ordning, der som bekendt omfatter over en tredjedel af Danmarks befolkning og vel nok omfatter det sted i landet, hvor der er den største trafik mellem bolig og arbejdsplads.

Jeg tror, alle kan indrømme, at dette område har været forsømt. Siden 1917 har man stort set haft den samme linjeføring, noget udbygget og forbedret ved elektrificering og andre moderniseringer, men stadig samme linjeføring. Siden 1930, hvor man udbyggede S-banenettet, er der praktisk taget intet sket; først nu står man over for en S-bane mod Køge, men foreløbig kun til Vallensbæk. Heller ikke med Citybanen er der til trods for anlægsbevillinger i folketinget sket noget. Elektrificeringen af Hareskovbanen og indføring af denne til centrum samt Lundtoftebanen blev vedtaget ved lov i 1961, men heller ikke her kan vi se, at nogen af de målsætninger er blevet nået. Det er ikke en konstatering, som alene kommer fra storkøbenhavnske interesser. Det er interessant, at statsrevisorerne i deres beretning om udbygningen af den storkøbenhavnske nærbanetraffic har sagt følgende:

„Som tidligere omtalt er det samfundsøkonomisk uheldigt, at anlæg, hvori der er investeret ikke ubetydelige beløb, hen-

står ufuldførte i længere perioder uden at kunne tjene deres formål. Hertil kommer, at da de kollektive trafikmidler ikke har kunnet tilfredsstille det stærkt voksende trafikbehov, er den individuelle trafik til og fra København vokset mere end det forhåndenværende vejnets kapacitet.“

Et andet sted siger statsrevisorerne:

„De nødvendige investeringer blandt andet i den kollektive trafik i hovedstadsområdet har derfor ikke kunnet fremmes, med det resultat at disse investeringer er blevet retarderet, samtidig med at de samlede trafikinvesteringer snarere er blevet for store end for små.“

Ved det sidste hentyder de til perspektivplanen, der nævner de mange mindre veje, der er blevet lavet siden anden verdenskrig — veje, som man nu ved den nye vejlovgivning har gjort til kommunale veje og derigennem begrænset. Det er et eksempel på, at man ikke har investeret på de rigtige steder. Jeg gør opmærksom på, at det er samtlige statsrevisorer, der har denne indstilling og giver udtryk for den i den betænkning, de er kommet med.

Jeg har villet nævne dette, fordi ministeren nævnte nærtrafikken her i Storkøbenhavn, men i forhold til de andre områder var det jo ikke så særligt indgående, ministeren nævnte dette problem. Når man ser perspektivplanen, drejer det sig dog om ikke mindre end 2.780 mill. kr., man her opfører, og derfor er det ganske givet, at også dette må diskuteres. Det må undersøges nærmere, hvis hovedstaden skal funktionere rigtigt.

Jeg er vidende om, at der fra trafikministerens side har været nedsat et internt udvalg inden for statsbanerne til at berede et lovforslag om udbygning af den kollektive lokaltrafic i Storkøbenhavn. Ministeren nævnte om ikke dette udvalg, så at han ville nedsætte et nyt udvalg, og jeg kan derfor ikke lade være med at give udtryk for min forbavselse over, at man i forbindelse med dette udvalg, som jeg har forstået arbejder, ikke har bedt Københavns og Frederiksbergs sporveje om at lade sig repræsentere, idet de dog alligevel har et årligt passagerantal på 160 millioner imod DSBs på 79 millioner. Nu ved jeg, at ministeren har fået en henvendelse fra de to kommuners arbejdsudvalg i dette spørgsmål om, at sporvejene kan blive repræsenteret i dette udvalg. Jeg