

[Dagmar Andreassen.]

udgør. Forslaget gør heller ikke diskriminationen mod andre transportarter mindre, tværtimod. En prisstigningstendens vil, uanset på hvilken side af Bæltet den har sit udspring, blive forstærket ved varernes passage af Bæltet, når denne finder sted i lastbiler. Det skal i tilknytning her til bemærkes, at forslaget til forhøjelse ej heller indebærer en fjernelse af den forskel, der består mellem taksterne på Bæltet og på andre overfarter.“

Dette var monopoltilsynets redegørelse, og hvis folketinget og regeringen virkelig vil tage konsekvenserne af, at man gerne vil have Danmark hægtet sammen, så sætter man priserne ned på Store-Bælt i morgen.

Alsing Andersen: Det har selvfølgelig været en glæde for mig i dag at høre, at samtlige ordførere også har behandlet problemerne omkring København, så måske skulle det ikke være nødvendigt at sige mere om det, men jeg synes nok, at de faldne bemærkninger kræver en kommentar.

Hr. Bilgrav-Nielsen havde ikke mange pæne bemærkninger tilovers for det, der laves i København af Københavns kommune, og især havde han nogle hårde bemærkninger om det, der hedder udbygningen på Vestamager. Det er rigtigt, at dette er en københavnsk idé, og så kan man selvfølgelig kritisere den derudfra, men det må også siges i denne forbindelse, synes jeg, for at man kan vurdere både hr. Bilgrav-Nielsens bemærkninger og sagen som helhed, at en udbygning af Vestamager også indgår som et meget vigtigt led i egnsplanrådets regionplanlægning, som regner med opførelse af 25.000 lejligheder på Vestamager; så jeg tror ikke, at den idé har været helt så tosset, som man måske kunne få indtryk af. Skal brikkerne falde på plads i en egnsplanlægning eller en regionplanlægning i hele det storkøbenhavnske område, forudsætter det en udbygning af Vestamager.

Hr. Bilgrav-Nielsen sagde endvidere, at både Godsbanering og Søring nu måtte droppes, og hr. Arne Larsen sagde tilsvarende, at nu måtte vi have et fuldt stop for motorveje i København. Som nyvalgt her fristes jeg til at sige, at de to ordførere og deres partier måske burde have tænkt nær-

mere over dette for nogle år siden, da dette ting vedtog lovene om netop disse projekter.

Situationen i dag er jo den, at folketinget har påtvunget København disse store motorvejsprojekter, indføringen af Lyngbyvejen, der går med ca. 7 km gennem Københavns kommune og ender blindt, og indføringen af Hareskovlinjen, der også går ca. 7-8 km gennem Københavns kommune og ender blindt. København accepterede i sin tid, at disse motorveje blev bygget, fordi forudsætningen dengang var, at der skulle være én eller to ringgader til at forbinde disse indføringer, således at Københavns indre bydele, Citydelen eller middelalderbyen, kunne blive skånet for den biltrafik, der ellers bliver trukket ind ad disse radiale motorgader.

Den tidligere regering stoppede disse ringgader og satsede delvis på en ydre ring. Hvorvidt denne nu kommer eller ikke, bliver et spørgsmål, der skal afgøres senere hen, men lad mig sige, at hvis vi nu, som hr. Bilgrav-Nielsen og delvis hr. Arne Larsen var inde på, dropper Søringen og forsøger at satse på en ydre Godsbanering, så får vi stadig det problem liggende, at vi får et 3-4 km stykke Lyngbyvej og et 4 km stykke Hareskovvej, som ganske simpelt er bygget til ingen nytte; det kan kun blive til skade for trafikken i den indre del af København.

Jeg fristes også til at sige, at de radikale, der i hvert fald for nogle måneder siden var så interesseret i at sætte tal på alle projekter, også burde sætte tal på de tab, som både staten og Københavns kommune lider ved, at man ikke fuldfører de projekter, som dette ting oprindeligt har godkendt, og som man har arbejdet efter i mange år.

Hr. Arne Larsen slog et stort slag for udbygningen af den kollektive trafik i Københavnsområdet og inkluderede dér — og det siger jeg tak for — også Citybanen, og på dette punkt var også hr. Stæhr Johansen stærkt velvilligt indstillet, hvad vi selvfølgelig kun kan være glade for. Men situationen er i øjeblikket den, at den kollektive trafik ikke kan løses i Københavnsområdet, medmindre vi får en løsning på de halvfærdiggjorte motorvejsprojekter. Hvis vi ikke får færdiggjort disse motorvejsprojekter, vil det blot betyde, at vi har disse to spydspidser af motorveje fra Nordsjælland ind mod Kø-