

## [Horn.]

er jo, som det ærede medlem hr. Vagn Bro har fremhævet mange gange både her i tinget og udenfor, et uhyggeligt stort antal mennesker, der bliver dræbt hvert år, ligesom skaderne jo også er stærkt stigende.

Den gældende vejadministration kunne jeg måske godt fristes til at komme lidt ind på i denne forbindelse. Jeg skal imidlertid ikke spille tiden med det, men vil kun pege på, at når man ved, hvad der forestår med hensyn til at udbygge vore veje i højere grad, også med henblik på fjerntrafikken, er det et spørgsmål, om vi i det lange løb kan undgå at vende tilbage til det spørgsmål, jeg gentagne gange har rejst her i tinget og også under udvalgsforhandlingerne, om ikke nogle af disse veje faktisk bør laves som statsveje. Indtil det ordnes, må enkelte kommuner tage smerten. For at amtsrådene ikke skal blive fornærmet og tro, at der bliver taget nogen fjer af deres hat, er der ikke noget til hinder for, at amterne stadig kan være med i det, og at amtsvejinspektører konkurrerer om at finde frem til den bedst mulige ordning. Men det er måske nok lidt uhensigtsmæssigt at have 21 amtsvejinspektører til at finde ud af, hvordan det skal laves, når man faktisk ønsker en ensartet ordning. Det lader jeg nu ligge til en anden gang.

Må jeg gøre en sidebemærkning og henstille til den højtærede minister for offentlige arbejder, at man ikke investerer penge i jernbanespor på mindre broer i de nærmeste år, da man allerede med den hurtige udvikling, der foregår, må se i øjnene, at der ikke bliver behov for sådanne jernbanespor. Det har jeg tidligere sagt i tinget, og det er også noget, der er kommet til udtryk i det trafikøkonomiske udvalgs betænkning. Det svarer nøje til, hvad Store-Bæltskommissionen i sin tid har udtalt om det samme.

Som konklusion af disse betragtninger vil jeg sige, at i Store-Bæltskommissionen tog vi ikke stilling til, hvornår en bro burde stå færdig; det fandt man at det tilkom det høje ting at afgøre. Men vi henstillede, at man i de nærmeste år tog stilling til dette. Formodentlig kan vi i de kommende dage tage stilling til det lovforslag, der nu er fremsat, og selv om vi ikke dermed tager endelig stilling til projektet,

hvis vi vedtager lovforslaget, går vi dog ind for at ofre penge på forberedelsen af en opgave, som man må mene skal løses, når tidens fylde kommer.

Det trafikøkonomiske udvalg har anlagt de synspunkter i almindelighed, som kom til udtryk i Store-Bæltskommissionen, at det storkøbenhavnske område nok må have en førsteprioritet dels ved gennemførelsen af de love, vi vedtog i foråret, dels ved udbygning af ind- og udfaldsvejene til København, og hvad dertil hører, bl. a. parkeringspladser.

Dette, at man sådan giver prioritet på et eller andet tidspunkt, kan jo få stor betydning; det er noget, som man er bundet til inden for et kortere tidsrum. Men når det drejer sig om trafik, vil man i hvert fald i høj grad for vejvæsenets vedkommende — det gælder også i nogen grad for havnebyggeri og andre trafikområder — erfare, at når planen strækker sig over nogle år, går udviklingen så hurtigt, at den prioritet, man er blevet enig om det ene år, bliver man nødt til at forandre, når der er gået et par år. Sådan tror jeg også det vil være i dette tilfælde, når vi skal tage stilling til de enkelte opgaver, således at det nok ikke vil være klogt i dag at lægge sig fast på hverken det ene eller det andet. Men personlig har jeg den opfattelse, at det trafikøkonomiske udvalg har bedømt situationen rigtigt, når det mener, at Københavnsområdet bør have en førsteprioritet. Det problem, som der er med hensyn til Storkøbenhavns trafik, burde have været løst for længe siden, det burde egentlig have været løst i 1959, da vi sidst beskæftigede os med det spørgsmål. Men da kommunerne ikke kunne blive enige om noget, var det efter min opfattelse et urimeligt forlangende, at vi her i tinget skulle kunne gennemføre bestemmelser derom. Den første forudsætning var dog, at de, som det drejede sig om, nogenlunde var enige om, hvordan det kunne klares. Jeg skal ikke komme nærmere ind på dette, men jeg vil gerne fremhæve side 133-134 i det trafikøkonomiske udvalgs betænkning med en lang række argumenter for, at denne sag fremmes fremfor andre opgaver.

Om det foreliggende lovforslag skal jeg nu sluttelig sige et par ord. Jeg går ud fra, at der er eller kan blive almindelig enighed