

[Heising.]

om det gennemføres, måske have betydning ud over den kollektive trafik, fordi der er grund til at tro, at en samordning og en passende udvikling af de kollektive trafikmidler kan lette det trafikpres, der skyldes de individuelle trafikmidlers hastige vækst, og derved måske lette de meget store krav, som dette trafikpres stiller til udbygningen af vejnettet inden for området. Uanset om der derfor kan være forskellige syn på det foreliggende lovforslag, kan der vel næppe være uenighed om, at forslaget vedrører et vigtigt og omfattende trafikalt problem.

Det område, hvis trafikale forhold der her er tale om, rummer allerede i dag ca. 1 1/4 mill. mennesker eller ca. 30 pct. af landets samlede befolkning. Det storkøbenhavnske område har en særegen struktur og er inde i en stærk udvikling kendetegnet ved, at mange af kommunerne uden for København stærkt øger deres befolkningstal.

Det trafikmæssigt karakteristiske ved området er vel især den meget intense bolig-arbejdsstedtrafik over relativt store afstande; man kunne vel kalde det en nødvendig daglig trafik for befolkningen. Denne trafik går naturligvis ikke udelukkende, men dog i det væsentlige ind mod København fra omegnen, idet København jo er det mest udprægede erhvervsmæssige centrum. Jeg påstår ikke, at bolig-arbejdsstedtrafikken er noget særkende for København, men intet andet sted i landet har denne trafik et omfang og en intensitet, der kan sammenlignes med forholdene i det storkøbenhavnske område.

Der er både i lovforslaget og i ministerens fremsættelsestale udførligt gjort rede for de store trafikale problemer, der skabes af disse forhold inden for det storkøbenhavnske bysamfund. Jeg skal ikke uddybe dette nærmere, men nøjes med at sige, at mit parti kan erklære sig enig i den givne problemstilling og enig i, at det må synes naturligt, at områdets kollektive trafik anskues som en helhed.

Lovforslaget bygger jo i princippet på samfærdselskommissionens betænkning, hvis hovedsynspunkt er, at hvis de nuværende og fremtidige trafikale opgaver inden for det storkøbenhavnske område skal løses på en for samfundet som helhed og tillige på en for områdets befolkning til-

fredsstillende måde, må der tilvejebringes et eller andet organ, der samordner de forskellige former for kollektiv trafik.

Storkøbenhavn består jo, som alle ved, af en række selvstændige kommuner og betjenes af flere selvstændige trafikvirksomheder. På en række områder finder der allerede nu et samarbejde sted, således mellem Københavns sporveje og S-banerne, hvad angår S-banens bybanestrækning både takstpolitisk og omstigningsmæssigt, og mellem Københavns sporveje og NESA, som i fællesskab driver visse omnibus- og trolleylinjer, men en tilbundsgående koordination er der ikke, og takstmæssigt — og det er vist et vigtigt problem — indtager S-banerne uden for bystrækningen en særstilling.

Da forholdet nu er det, at man må forudse en betydelig befolkningstilvækst i det storkøbenhavnske område væsentligt, om ikke udelukkende, uden for København, må man regne med, at det vil være nødvendigt at udbygge nye områder for at skaffe plads til befolkningen, og der er da også tilvejebragt en foreløbig 15 års byudviklingsplan, som imidlertid som forudsætning har oprettelse af flere nye trafiklinjer, herunder S-baner. Også af den grund synes det rimeligt at muliggøre en koncentrering af investeringerne til de nødvendige trafik anlæg, fordi en sådan koncentrering rummer i hvert fald muligheder for at løse trafikproblemerne rationelt og på den samfundsmæssigt billigste mulige måde.

Jeg har bemærket, at der i en del af dagspressen allerede er givet udtryk for betænkeligheder, måske ligefrem modvilje imod lovforslaget; idet man finder, at hovedstadsområdet selv må klare sine trafikproblemer, således at statens indsats kan gøres andre steder i landet, hvor der er uløste større trafikproblemer. Jeg skal være den første til at erkende, at der adskillige steder findes uløste trafik- eller færdselsproblemer, men jeg tror, at der til trods herfor vil være forståelse for, at den meget intense trafik, der kendetegner hovedstadsområdet, og at det store antal mennesker, der dagligt skal transporteres, skaber problemer, der er af en særlig størrelsesorden. Må jeg nævne, at alene Københavns sporveje gennemsnitligt pr. dag befordrer 1/2 mill. passagerer. I den forbindelse vil jeg gerne sige, at det er ikke først og fremmest Københavns