

[Lars M. Olsen.]

nå den samme afstand på 3 timer eller blot den køretid, man i dag har mellem København og Odense med DSB.

Også trafikken på landjorden er genstand for ændringer. Vejnettet, især uden for København, søges udvidet og moderniseret for bedre at kunne klare den voksende biltrafik. I hovedstadsområdet er i øjeblikket indregistreret ca. 100 000 personbiler og vel et lignende antal vare- og lastbiler samt motorcykler. Fortsætter de senere års bilanskaftelser i samme takt og stigningen i indtægtsniveauet tilsvarende, vil den nuværende bilpark af personvogne formentlig blive fordoblet på mindre end ti år alene i hovedstadsområdet, og presset ude fra det øvrige land — vi kan for den sags skyld tage udlandet med — vil øge de trafikale vanskeligheder yderligere.

Vort land var tidligere kendt som landet med de hundrede tusinder cyklister. Nu stagnerer cyklisternes antal, delvis også knallerternes, medens antallet af firhjulede motorkøretøjer som nævnt stadig går stærkt i vejret. Bilen er således ved at overtage cyklens rolle som det demokratiske befordringsmiddel. Desværre er veje og gader i hovedstadsområdet og specielt i de ældre bydele ude af stand til på tilfredsstillende måde at afvikle den stigende motor-kørsel. Parkeringsforholdene er stadig genstand for kritik. Den såkaldte kantstensparkering, selv af den nuværende længde, skaber, især i den indre by, en ophobning af vare- og lastbiler, en forsinkelse af af- og pålæsning og dermed en omkostningsstigning, takket være den lidet effektive udnyttelse af materiel og mandskab.

En løsning, der tilgodeser alle rimelige hensyn og interesser må nu søges tilvejebragt og på kortest mulig tid, om ikke hele det storkøbenhavnske trafikproblem skal gå i hårdknude. Jeg takker derfor den højtærede minister for offentlige arbejder for hans initiativ og erklærer mig ganske enig i hans bedømmelse af det uforsvarlige i fortsat at udsætte anlægget af såvel Køgebugt- og Lundtoftebanerne som udbygningen af Hareskovbanen og det samtidig forelagte projekt om anlæg af tunnelbaner i København og på Frederiksberg.

I folketingssamlingen 1957-58 blev der fremsat et lovforslag om oprettelse af et

trafikråd for Storkøbenhavn. Efter dette forslag skulle staten og kommunerne i hovedstadsområdet i fællesskab drive de kollektive trafikmidler i hele det storkøbenhavnske område, både S-tog, sporvogne, omnibusser og trolleybusser. Lovforslaget strandede imidlertid i det folketingsudvalg, som behandlede det. Under dets behandling fremkom der en del kritik af det foreslåede trafikråds organisation, men når lovforslaget ikke nåede længere, skyldtes det vist især uenighed om de økonomiske bestemmelser. Medvirkende hertil var, at der ikke var enighed mellem kommunerne i hovedstadsområdet. Det skyldtes bl. a., at kommuner, der havde klaret deres trafikproblemer ved, at staten uden udgift for dem havde forsynet dem med gode S-togsforbindelser ind til centrum, ikke ønskede at medvirke økonomisk til en løsning af trafikspørgsmålet andetsteds i hovedstadsområdet.

Hovedstadskommunernes samråd, der er en frivillig sammenslutning af kommunerne i hovedstadsområdet, har, efter at forslaget om det storkøbenhavnske trafikråd blev standset, besluttet at undersøge, om kommunerne nu i fællesskab kan finde frem til en løsning af den såkaldte kollektive overfladef trafik, d. v. s. bus- og sporvejstrafikken; S-banetrafikken betragter kommunerne derimod som en statsopgave, der må løses af statsbanerne.

Det nu foreliggende lovforslag om udbygning af det storkøbenhavnske S-banenet og om forarbejder for tunnelbaneanlæg i København og Frederiksberg tilsigter en nutidig løsning af denne meget betydningsfulde del af trafikspørgsmålet i hovedstadsområdet. Den foreslåede udbygning er efter min opfattelse en af de mest presserende trafikopgaver her i landet, idet trafikvanskelighederne især i hovedstadsområdet vokser fra dag til dag. Det skyldes også områdets kraftige vækst. Fra 1930 er folketallet i hovedstadsområdet vokset fra 875 000 til 1,3 million i 1958. Det er nu især de 19 omegnskommuner, der har tegnet sig for hovedvæksten, idet folketallet her i denne snart 30-årige periode er femdoblet og i dag udgør tæt ved en halv million. Den højtærede minister anslog i sin fremsættelsestale, at der i dette område, altså i de 19 omegnskommuner, formentlig vil ske en fordobling af folketallet i løbet af