

[Lars M. Olsen.]

de kommende 25 år. Den tilsvarende stærke bolig-mæssige spredning har naturligvis også medført en stærk stigning i trafikbehovet.

Det er i denne forbindelse interessant at bemærke, at hovedstadens industriområder eller rettere beskæftigelse ved industrielle arbejder siden tiden kort før krigen er steget med ca. 25 pct., hvorimod den gennemsnitlige stigning i landet overhovedet ligger på ca. 35 pct.

Det vil med andre ord sige, at den industrielle udvikling i hovedstadsområdet i denne periode er stagneret, og hvis vi ser på de senere tal, er udviklingen yderligere gået i nævnte retning.

Medens man før krigen havde ca. 55 pct. af landets industri placeret i hovedstaden, er dette tal i øjeblikket nede på omkring 46. Jeg nævner dette, fordi der allerede i visse blade, navnlig i provinsen, har været røster fremme om, at nu står vi over for en ny favorisering af hovedstaden og hovedstadsområdet på en række felter, der vil kræve investering også fra statens side. Det ser altså nu ud til, at den egentlige hovedstad på disse områder har „toppet“, og at udviklingen forskubber sig mod omegnen og endnu længere ud, idet industrien jo har fået særdeles gode vækstvilkår mangfoldige steder, hvor vi tidligere har haft meget lidt industri; jeg kan bare nævne Danfoss, for at man kan vide, hvad det er, jeg tænker på.

Uden for det storkøbenhavnske område søger man i stigende grad at klare den voksende biltrafik ved at udvide vejnettet, bygge broer m. v., og samtidig nedlægges de svagest trafikerede sidelinjer på jernbanerne. Det kunne naturligvis være nærliggende at forelægge en lignende løsning i hovedstadsområdet, idet der hos en stor del af befolkningen er en udstrakt interesse for eget befordringsmiddel. Der er da også ikke mindst fra motororganisationernes side fremkommet forslag om at anlægge et stort net af motorgader og motorveje samt parkeringspladser i hovedstadsområdet, både

over og under jorden. Teknisk er det sikkert muligt at gennemføre en løsning af det storkøbenhavnske trafikproblem, der bygger på, at den overvejende del af trafikken afvikles ved kørsel i egen vogn, således at den kollektive trafik kun bliver af ringe omfang.

Erfaringerne andetstedsfra viser imidlertid, at jo større et bysamfund bliver, jo mere bekostelig bliver det at gennemføre en overvejende individuel løsning af trafikspørgsmålet. En udstrakt individuel løsning af trafikspørgsmålet vil efter min opfattelse sikkert beløbe sig til langt større tal end dem, som det økonomiske sekretariat har stillet op i den lille redegørelse, det udsendte for et års tid siden, hvor man nævnte tallet ca. 1,5 milliard kr. Jeg tror ikke, det tilnærmelsesvis vil komme til at dække udgifterne til de betydelige nedrivninger og anlæg af motorgader, parkeringspladser m. v., som omtales i den før nævnte rapport. Jeg er derfor enig med den højtærede minister i, at den kollektive løsning af trafikproblemet, som hans lovforslag bygger på, bør foretrækkes. Man må jo have i erindring, at det er meget betydelige trafikmængder, der i dag og fremover skal afvikles i en storby. Eksempelvis kan jeg nævne, at den i bemærkningerne til lovforslaget omtalte „søgadering“, der skiller den indre by fra de store brokvarterer og Frederiksberg, for tiden daglig passerer af langt over 100 000 i den time, hvor trafikken er størst; men også i de øvrige dagtimer er trafikken gennem „søgaderingen“ meget tæt.

Der kan anføres mange eksempler på, at trafikproblemet i Storkøbenhavn er betydeligt, ikke alene for hovedgaderne i de tæt bebyggede dele af København og Frederiksberg, men også for hovedindfaldsvejene i omegnskommunerne. Bygningen af et stort motorgadenet, som senest forleden dag blev bragt i forslag af cand. mag. C. E. Andersen på foranledning af Kongelig Dansk Automobil Klub, vil i øvrigt ikke alene være meget bekosteligt, men vil