

[Arne Larsen.]

individuelle trafik. Lyngbyvejens indføring til Søerne er et omfattende projekt, som foreslås løst dels ved hjælp af tunnel, dels ved hjælp af forsænkede kørebaner med lokale kørebaner i nuværende niveau og meget mere: store ombygninger ved Hans Knudsens Plads, S-banens omlægning og Lyngbyvejens stations flytning o. s. v. Det skal indrømmes, at Vibenshus Runddel og Fredensgade-Fredensbro er et par slemme flaskehalse, og at radikale løsninger her er nødvendige, men jeg vil tro, at der findes andre mulige løsninger end de foreslåede.

At føre motorgader bogstaveligt talt helt ind i centrum og måske endda senere at udbygge Søringen til en motorgade er vi meget betænkelige ved. Dertil kommer et trafikkaos, omlægninger i den helt store stil i de kommende 10 år til meget stor gene for trafikken. Men man kan selvfølgelig sige, at det må blive galt, før det kan blive godt. Biltallet vokser kolossalt, og bilister har naturligvis også krav på at være her, men spørgsmålet er, om det ikke er den førte trafikpolitik, der netop har tvunget folk over i den individuelle trafik. For længst skulle vi have haft en koordination af alle trafikspørgsmål i hovedstadsområdet. Kommunerne burde have været tvunget til et samarbejde, og kommer det samarbejde ikke på en tilfredsstillende måde, ja, så kan man imødesee uoverstigelige vanskeligheder.

Det ville efter min opfattelse være bedre, om vi i stedet for dette forslag i dag havde behandlet et forslag til lov om bygning af en tunnelbane, men endnu er man ikke færdig med overvejelserne og diskussionerne og undersøgelserne i de 2 nedsatte udvalg til forberedelse af tunnelbaner i København. Det glæder mig overordentlig meget, at det ærede medlem hr. Horn mener, at man i løbet af 2 måneder vil være i stand til at tilendebringe sit arbejde i alle tilfælde i det ene af tunnelbaneudvalgene, for det er rigtigt, at jo længere der snakkes, jo længere skydes problemets løsning ud i fremtiden, og så har trafikproblemet i København måske tiltvunget sig en helt anden løsning end den, man tilsigter. Efter min opfattelse er det sådan, at går vi først med til en motorgade ind i og omkring centrum i København, vil vi få en selvforstærkende udvikling: flere biler ind på grund af bedre veje, større og

større krav om flere parkeringspladser — som jo uimodstæeligt vil rejse sig — nye nedrivninger i den centrale bydel, og hvad kan så enden på det hele blive? En by, hvis centrum på kryds og tværs er gennemskåret af motorgader med kæmpestore parkeringsarealer. Hvis vi gør det, vil vi ødelægge vor by, og jeg tror ikke, det vil være klogt.

Hermed være ikke sagt, at jeg er modstander af individuel trafik, at der ikke må og skal gøres endog meget for at forbedre forholdene for motortrafikken i Københavnsområdet, og at ikke meget store investeringer er nødvendige. Det er jeg helt på det rene med; men det, der for mit parti er hovedsynspunktet, er, at der må findes et balancepunkt, at der må finde en fornuftig afvejning sted mellem individuel trafik og kollektiv trafik. Hvad den sidste, den kollektive trafik angår, så har den i Københavnsområdet haft alt for trange kår gennem de senere år. Det har jo mange årsager, de bevilgende myndigheders tilbageholdenhed ikke at forglemme. Ved regeringens investeringer til offentlige formål er bygge- og anlægsvirksomheden blevet forfordelt i uhyggelig grad, og det gælder især trafikinvesteringerne. De må op i en størrelsesorden af et helt andet format, og hovedvægten må efter vor opfattelse lægges på de kollektive trafikinvesteringer.

Jeg er ikke i tvivl om, at hvis vi havde haft vort S-banenet hurtigere og bedre udviklet, hvis vi i dag havde haft tunnelbanen, hvis vi havde haft et fælles trafikselskab for Storkøbenhavn og f. eks. for længst havde fået moderniseret sporvejs- og busnettet i Københavnsområdet, ja, så havde trafikanterne, de mange, mange tusinde, som hver dag skal bevæge sig fra hjem til arbejdsplads og tilbage, langt foretrukket de kollektive trafikmidler fremfor at investere i egne biler. Så havde vi måske haft en udvikling i retning af, at befolkningen i stedet for at investere i egen bil, havde foretrukket at investere i egen bolig. Det havde haft stor samfundsmæssig betydning, hvis vi havde ført en sådan fornuftig investeringspolitik. Derfor kunne jeg og mit parti tænke os at forcere en løsning af tunnelbaneprojektet i København. Fortsætter vi nu den påbegyndte linje med en for stærk udvikling til fordel for den individuelle trafik, risikerer vi jo til sidst, at statsbanerne og sporvejene