

[Arne Larsen.]

Vi kan vel hurtigt blive enige om, at vore trafikproblemer nu er ved at nærme sig det kaotiske. For mig står det helt klart, og jeg har givet udtryk for det mange gange, at de må og skal løses ved, at vi lægger hovedvægten på en kollektiv trafikløsning. Der er og vil fortsat være et stort behov for et kollektivt overfladef trafikapparat med et antal stamsporvejslinjer og et udbygget net af buslinjer, og Københavns Sporveje er jo godt i gang med en rationel løsning, som vi må håbe bliver tilfredsstillende. Vi har behov for et stærkere udbygget S-banenet, som vi i øvrigt ved lov har vedtaget, og som et naturligt led heri må så også komme et tunnelbanesystem.

Jeg vil dog ikke lægge skjul på, at udviklingen i de seneste år i høj grad har modvirket en tilfredsstillende løsning af vore københavnske trafikproblemer efter den her skitserede linje. Det er den stadig voksende biltrafik, der her kommer ind i billedet. Udviklingen rejser en række spørgsmål og problemer, som kan gøre tunnelbaneprojektet til en mere eller mindre usikker affære, som ikke er helt let at overskue.

Siden slutningen af 50'erne har folketinget ved flere lejligheder beskæftiget sig med den storkøbenhavnske trafikproblemer. I 1957-58 behandledes et meget interessant og vidtrækkende forslag om en samordning af den storkøbenhavnske trafik i et fælles trafikapparat. Det ville have været lykkeligt, om dette forslag var blevet vedtaget, om det var blevet løftet op over alt kævlet og småtskårenheden, over diskussionen om, hvem der skulle betale hvad og hvor meget. Det ville have været uhyre gavnligt for udviklingen; om man dengang havde kunnet samle et enigt folketing. Desværre slog det fejl, og det er et meget tungt ansvar, der hviler på dem, der dengang ikke ville medvirke til denne løsning. Var den kommet, havde vi i dag været inde i en rigtig udvikling og ikke i den fordrejede udvikling, som vi i virkeligheden nu befinder os i.

I 1961 vedtog folketinget en udbygning af de københavnske S-baner. Vi vedtog anlægget af Køgebugtbanen, Farumbanens elektrificering og indføring til Boulevardbanen og anlægget af Lundtoftebanen. 4 år er nu gået, men hvor langt er man egentlig nået, hvor mange år endnu vil det tage,

før loven er ført ud i livet? Det var en uheldig vedtagelse, at alle tre baner skulle laves på én og samme gang; det har desværre, tror jeg, udskudt og forsinket anlægsarbejdet. Motiveringen herfor har også steds været tekniskmangel og arbejdskraftmangel og vel også et spørgsmål om at tilgodese disse anlæg med de nødvendige og rigelige bevillinger. Men problemet må og skal løses, og der må gøres noget effektivt for at få de teknikere frem, som er en betingelse for, at anlæggene i det hele taget kan gennemføres.

Jeg håber, at man hos de ansvarlige myndigheder er blevet klar over, at en prioritering må til, og i forbindelse med det foreliggende lovforslag taler jo alt for at forcere Køgebugtbanens anlæg så meget som overhovedet muligt. Jeg mener ikke, at der er nogen grund til at føre lange diskussioner om dette spørgsmål; det må stå så indlysende klart, at Køgebugtbanen nu skal have førsteprioritet.

I 1964 vedtog vi forslaget om de store motorgaders indføring til Søringen. Folketinget var parat til at ofre store summer for at gøre den individuelle trafik forhold betydeligt mere ideelle. Bevares, det skal der også gøres noget for, men ved disse projekters gennemførelse får vi endnu større biltrafik, en endnu større overfyldning af den indre by. Hver mand snart sin vogn, mere plads, brede motorgader, bredere radialgader, nedrivning af huse og gennembrydning af gader, mere plads til parkerede biler langs de udvidede gader o. s. v., o. s. v., og hertil kommer kæmpemæssige parkeringsanlæg. Millioner og atter millioner kroner skal ofres for at opnå det resultat, at man pumper endnu flere individuelt kørende ind i byen. Det bliver en dyr løsning, den bliver endog meget dyr, jeg tror, den bliver væsentligt dyrere end at bygge tunnelbaner. Mit parti gik imod denne løsning, og vi forlangte en prioritering af trafikproblemerne på den måde, at vi først og effektivt løste den kollektive trafikproblemer. Her er jeg helt enig med kontorchef Lemberg fra transportudvalget, som allerede sidste år i marts måned netop fastslog, at motorvejenes gennemførelse før tunnelbanen ville kunne medføre, at anvendelsen af privatbiler mellem Københavns centrum og omegn får så kraftig en tilskyndelse, at det gennem mange år kan blive vanskeligt at få folk til at bruge