

[Arne Larsen.]

tunnelbanen, ja, den kollektive trafik som helhed.

I dag behandler vi et tunnelbaneprojekt til rundt regnet 1½ milliard kr. Vi har vedtaget S-baner til 200 mill. kr. og nye motor-gader til ca. 400 mill. kr. Det er meget store investeringsopgaver, og spørgsmålet er: kan og vil vi klare alt dette på én gang? Jeg har mine alvorlige tvivl herom. Jeg er ikke bange for, at vi ikke trods alt kan løfte opgaverne rent økonomisk, men der er så meget andet, som stiller sig hindrende i vejen, og jeg er bange for, at hvis det bliver ved med at gå, som vi er begyndt, vil løsningen blive trukket så meget i langdrag, at det nærmest grænser til det utilladelige og letsindige for ikke at bruge endnu stærkere udtryk. Derfor må vi efter min opfattelse have en prioritering af opgaverne og tage det først, der er mest effektivt, og som hurtigst giver den største lettelse, altså løse den kollektive trafikproblemer.

Tunnelbaneudvalg I, det tekniske udvalg, går ud fra som givet, at anlægstiden bliver 25 år, og det er efter min mening noget af det mest alvorlige ved dette projekt og noget af det mest uheldige i det hele taget. Jeg vil gerne understrege så kraftigt, som jeg kan, at en 25-årig anlægsperiode er helt uantagelig for mit parti; anlægstiden må væsentligt nedskæres, helst til 10-15 år som maksimum. Det vil få meget uheldige konsekvenser, såfremt man ikke sikter på en kortere anlægstid, ja, der er den allerstørste fare for, at projektet simpelt hen lider skibbrud.

Der har været snakket tunnelbaner lige siden 1940, altså nu i 25 år; skal vi dertil lægge en anlægstid på andre 25 år, som måske yderligere udstrækkes, ja, så når vi helt frem til omkring år 2000. Hvilket trafikbehov har vi til den tid, og hvordan ser København i det hele taget ud? Det aner vi intet om. Det går simpelt hen ikke med så lang en anlægstid. Vi løber efter min mening den katastrofale risiko, at vi, inden vi er nået halvvejs, altså om 10 år, må opgive at fortsætte, for så har man i mellemtiden været nødsaget til at give efter for den bilhungrende befolknings krav om en by, der tilgodeser bilfunktionen i ét og alt, og så tvinges vi måske til at give pokker i tunnelbaner og må kaste os over endnu større investeringer i individuelle trafik-

anlæg. Øjensynlig er det det, som det ærede medlem hr. Enggaard kunne tænke sig som fremtidsperspektiv. Læser man den engelske byplanlægger Buchanans rapport, ja, så bliver man helt klar over, at skal man have den ideelle bilby, vil det for en by som København sandsynligvis slet ikke kunne lade sig gøre; i hvert fald vil det koste uhyre summer, mange, mange gange omkostningerne ved et tunnelbaneanlæg. Alternativet hertil er et godt, et hensigtsmæssigt og så vidt muligt et komfortabelt kollektivt trafikapparat, som kan blive til gavn for størsteparten af storbyens borgere, og som bør betyde, at bilisterne indser det hensigtsmæssige i at lade bilen stå ved S-banestationen og rejse afslappet og komfortabelt til deres arbejdsplads. Jeg tror personlig, at det er den eneste farbare vej frem, ellers ødelægges vor by.

Det er nu, der skal tages stilling, det er nu, der skal vælges og vælges rigtigt, og derefter kræves en målbevidst indsats for at få løst den stillede opgave på kortest mulig tid.

Det altoverskyggende trafikproblem i København er den store koncentration af erhvervsvirksomheder i Københavns City, altså byen inden for Søringen. 20 pct. af alle hovedstadens beskæftigede eller ca. 175.000 har deres virke i Cityområdet. Alle disse borgere skal frem og tilbage på ganske bestemte tider af døgnet, hvilket giver en stor spidsbelastning af trafiknettet. Ca. 60 pct. kommer ud og hjem ved hjælp af egne trafikmidler, hovedsagelig biler, medens 40 pct. benytter kollektive trafikmidler. Det er denne spidsbelastning, der giver det helt store problem.

Derfor er jeg af den opfattelse, at et tunnelbanesystem må gennemføres bl. a. for at klare trafikproblemet i City, og det er her, opgaven må løses først. Det er jo hovedsagelig den voksende befolkning i forstæderne, som har behov for at få gode forbindelser ind til City; for befolkningen i brokvartererne er problemet ikke nær så stort.

Man kunne selvfølgelig klare det hele ved at affolke City, flytte alt erhverv ud derfra, men det er der jo ingen der drømmer om. Vi har set en fraflytning fra City af mindre håndværks- og industrivirksomheder, men pladsen optages hurtigt af andre