

[Arne Larsen.]

trafik. Ellers får vi ingen løsning overhovedet. Der skal en helhedsløsning til, der skal etableres et effektivt og snævert samarbejde mellem DSBs nærtrafik og den øvrige kollektive overfladef trafik, som må og skal fungere sammen til løsning af den fællesopgave, der hedder den mest hensigtsmæssige trafikafvikling.

For nylig har hovedstadskommunernes samråds trafikudvalg lagt sidste hånd på sin betænkning om hovedstadsområdets kollektive overfladef trafik, og her ser jeg, at man alvorligt bestræber sig på at samordne og løse dette problem, som også — vil jeg understrege — forudsætter et tunnelbanesystem i København. Det samme forudsætter Københavns sporvejes nye generalplan. Kunne vi få alt dette til at fungere efter en helhedsløsning og en helhedsplan, havde vi nået det helt ideelle.

Spørgsmålet om byplanlægning er også overordentlig vigtigt, og vi må naturligvis opbygge vort trafikapparat efter de retningslinjer, som her opstilles. Der skabes nye boligområder. Især er der planlagt nye store og omfattende boligområder på Amager og andre steder. Der er store nye boligområder i omegnskommunerne, i forstæderne, der opstår nye industrikvarterer, vi har havneproblemet, vi har lufthavnsproblemet. Alt dette er sider af den samme sag, som må med ind i den trafikale helhedsløsning.

Om dette helhedssyn siger kontorchef Lemberg i dag i en kronik i Politiken, som jeg beder den højtærede formand om tilladelse til at citere:

„En rationel overvejelse af tunnelbaneanlæg i København må tage udgangspunkt i, at tunnelbanerne må være et led i et transportsystem efter en helhedsplan, der tillige omfatter de ydre S-baner, den kollektive overfladef trafik med sporvogne og busser — om nogle år kun busser — varetransporterne, den individuelle biltrafik, cykeltrafikken og fodgængertrafikken. Ingen af disse elementer kan undværes i en samlet trafikløsning — men de er langtfra alle lige egnede til alle opgaver. Det gælder derfor om at tillæggelægge såvel transportnettet som trafikbetjeningen sådan, at de understøtter grundlinjerne i byplanlægningen, og at

der fremkommer en arbejdsdeling, som er hensigtsmæssig for trafikanterne, skånsom for byens arkitektoniske og miljømæssige værdier og økonomisk for såvel trafikanterne som skatteyderne.“

Jeg synes, det er et særdeles fornuftigt helhedssyn, der her lægges frem, og jeg er helt enig i dette synspunkt.

Lovforslaget, som den højtærede minister har fremsat, går i øvrigt ud på, at der skal bygges et antal tunnelbanestrækninger eller etaper i forbindelse med det eksisterende eller planlagte S-banenet. Første etape skulle være Køgebugtbanens indføring under Vesterbro via Hovedbanegården, Rådhuspladsen, Højbro til Kgs. Nytorv, og denne strækning skulle påbegyndes i finansåret 1967-68. Tidspunktet for de øvrige etapers gennemførelse skal fastsættes ved særlig lov. Jeg synes, det er et særdeles fornuftigt synspunkt, som her er nedlagt i lovforslaget, at man må og bør koncentrere sig om én stræknings udbygning ad gangen, herved fås den største og hurtigst mulige nyttevirkning af de investerede penge; man kan koncentrere arbejdskraft, teknikere o. s. v. om udbygningen af enkelte strækninger, sådan at vi går planmæssigt frem. Det betyder også, at vi så kan få tid til at overveje, hvad der skal blive etape nr. 2, og hvad der skal blive etape nr. 3.

Det tjener næppe noget formål at beskæftige sig særlig indgående med, hvilke etaper der skal udbygges, hvilken etape der skal være nr. 2, og hvilken der skal være nr. 3. Men jeg vil gerne pege på i alle tilfælde to strækninger, som er ret aktuelle, og som vil blive endnu mere aktuelle, når første etape er bygget.

Det er for det første den, man kalder Nørrebro-linjen. Det er måske nok et forkert udtryk, for det drejer sig egentlig om Farumbanens indføring til city, til centrum, eller Farumbanens kontakt med det eksisterende S-banenet. I dette nordvestlige område af København, som tidligere har været meget dårligt trafikbetjent, har vi en stor koncentration af boliger og industri, og det er ganske klart, at dette område, så snart som det overhovedet er gørligt, må i en trafikmæssigt god forbindelse med den øvrige del af byen. Som det er i øjeblikket, er det meget utilfredsstillende.

Den anden strækning, som vil blive