

[Elsø-Morote Ross.]

dermed tænkte på decentralisering af undervisningsanstalter og visse grene af administrationen og visse dele af handel og industri ud over landet, så er det min opfattelse, at disse bestræbelser bør fortsætte, men at de alligevel ikke vil hindre, at København fortsat vokser. Verden over er det en kendsgerning, at både storbyer og større byer virker som magneter, og derfor fortsætter deres vækst. Selv om vi tænkte os, at folketingets målsætning var en begrænsning af Københavns vækst, og at folketinget vedtog drastiske bestemmelser til det formål, så ville Storkøbenhavn efter det indbyggerantal og den udstrækning, byen allerede nu har, have brug for en udbygning af de kollektive trafikmidler.

Man regner med et stærkt stigende antal biler i de kommende år. Hr. Guldberg synes at gå ud fra, at alle fortsat vil køre i bil til den indre by trods tidsspilde med søgen efter parkeringsplads og med uendelige standsninger i myldretiden. Han mener ikke, at tunnelbaner vil formindske overfladef trafikken i den indre by, og at man ikke vil få mindre trængsel. Han siger, at Paris og andre storbyer med tunnelbaner jo ikke er sluppet for trafikproblemer. Men havde Paris ikke metroer, som tager et mægtigt antal passagerer, hvordan ville det så være gået? Efter min mening endnu værre. Jeg tror, alle er interesserede i hurtigere, hyppigere og sikrere trafik. Her må S-baner og tunnelbaner være det sikreste og, hvis de går med tilstrækkelig hyppighed, også det hurtigste, da de ikke hæmmes af overfladetransportens trafikpropper. Men endnu er S-baner og de endnu ikke byggede tunnelbaner ikke det attraktive alternativ til den individuelle transport, som de kunne blive.

Nogle anfører, at der ikke vil blive passagerer nok til en hyppig toggang på en tunnelbane i den indre by. For tiden har man relativt få rationeringer af bilparkering og biltrafik i København, men ville Københavns kommune udvide antallet af gågader og f. eks. forbyde daglang parkering og kantstensparkering i betydelig større omfang end nu i den indre by, ville mange sikkert foretrække kollektiv befordring. Man kunne jo også tænke sig, at man fulgte den engelske trafikminister Barbara Castles idé

om en indbygget tællemaskine i hver bil, der gennem elektroniske anordninger i gaderne talte, hvor længe den pågældende bil havde opholdt sig i byzoner af forskellig dyrhedsgrad, så ejeren betalte for sine trafikale luksusvaner. Det skulle nok give søgning til det billigere kollektive trafiksystem.

Jeg synes også, at hr. Guldberg må redigere for, hvordan han tænker sig Københavns trafikproblemer løst, hvis vi skal undlade at bygge et tunnelbanesystem som forbindelsesled mellem S-togene indbyrdes og fra S-tog til den indre by. Hvad skal der sættes i stedet for, og hvad vil det koste?

Jeg finder det fremsatte tunnelbaneforslag for omfattende. Jeg er stadig interesseret i, at vi får en tunnelbane, som ikke slutter ved Kongens Nytorv, men føres videre til Østerport.

Mange har påstået, at Boulevardbanens kapacitet kan øges og vil være tilstrækkelig mange år frem i tiden. Selv om argumentet med Boulevardbanens manglende kapacitet ikke skulle være rigtigt, forekommer det mig af hensyn til overfladef trafikken i den indre by vigtigt at få det, som jeg mener kunne være en aflastning, nemlig en Cityring. Da der for øjeblikket anstilles undersøgelser over en anden linjeføring, vil jeg dog gerne vente med at tage endelig stilling, indtil disse undersøgelser foreligger.

Afgørende for mig vil det være, hvordan det nye forslag kan kombineres med en, eventuelt to forbindelser til Amager, da jeg mener, at en forbindelse til Amager og til lufthavnen er meget nødvendig. Denne forbindelse kan muligvis nøjes med at gå i tunnel under havnen og visse andre strækninger og ellers være en almindelig S-togsforbindelse. I øvrigt er det jo en mærkelig sondring, vi laver. Det samme tog kører på nogle strækninger over jorden, på andre under jorden, som det allerede er tilfældet nu, men toget forbliver i og for sig det samme S-tog, hvor det så end løber. Jeg ved godt, at det hænger sammen med den økonomiske side af sagen, men sådan vanvittig logisk kan man vel ikke kalde disse navneforandringer, som det samme tog skal gennemgå på sine forskellige strækninger. Jeg kan være enig med hr. Guldberg i, at de steder, hvor en forbindelse kan