

[Knud Damgaard.]

det samtidig nødvendigt med en afklaring af de miljømæssige ulemper, som anføres fra forskellig side. Det er helt givet, at alt, hvad der kan lægges på bordet af sagligt miljømæssigt undersøgelsesmateriale, må tages i agt. Jeg tror, at alle partier her i salen er lige stærkt optaget af hensynet netop til de miljømæssige forhold. Det vanskelige er i virkeligheden at finde frem til løsninger, som tilgodeser hensynet til miljøet i dag såvel som hensynet til miljøet i fremtiden, uden at man samtidig sætter nødvendige samfundsfunktioner på det nu givne grundlag i stå. Vi må derfor erkende nødvendigheden af i disse vigtige miljømæssige forhold at stille efter løsninger, som ligger lige langt fra den romantiske tro på det alt for forenkede slogan: stop verden, jeg vil af, og det modsat rettede på forretningsmæssige hensyn baserede: hvad der skal til, må nu engang til. Til en miljømæssigt rigtig løsning hører så ubetinget en stærk prioritering af den kollektive trafiks midler. Dette vil i forvejen blive bragt stærkere i fokus i forbindelse med Saltholmprojektet og nødvendigheden af kollektiv S-banetrafikbefordring til Amager. Disse forhold synes at presse sig på til nærgående overvejelser i trafikudvalget.

I det radikale lovforslag peges på, at Sørringsprojektet kan opgives, bl. a. fordi den fremtidige udvikling vil foregå i Køge Bugt-området. Jeg er overbevist om, at den udtalelse kan forstærkes til, at man i overensstemmelse med folketingets beslutninger ikke alene bør, men skal fremme udbygningen netop dér. Derfor gælder det om, at den kollektive trafiks midler, dvs. S-banen, i det område er på højde med den aktuelle udvikling. Vi har allerede erfaringer fra Vallensbækbanen, som viser, at en 100 pct. effektiv S-togstrafik til Køge Bugt-området er betinget af bedring i de nu eksisterende flaskehalse i København, når det gælder denne trafik. Også dette forhold forstærker nødvendigheden af overvejelser om løsningen på flaskehalsproblematikken.

Men selv om det nu økonomisk skulle blive muligt i de kommende år at sikre alle de nødvendige trafikfaciliteter på de næsten rigtige tidspunkter, og således at den kollektive trafik får absolut førsteprioritet, må vi nok erkende, at i problematikken om individuel og kollektiv trafik er der ikke tale om et enten-eller, men i virkeligheden om et både-og. Når man derfor med rette beklager de miljømæssige ulemper, som er forbundet med indføring af Lyngbyvejen til Fredens Bro, må man nok huske på, at et stop ved Vibenshus ikke heller løser miljøproblemet. I miljøproblematikken og forholdet til trafikken må vi også interessere os for spørgsmålet om, hvad der miljømæssigt er værst, en spredning af en forstærket trafik i flere smalle uegnede vejforgreninger eller en indslusning af den forstærkede trafik i dertil indrettede egnede vejnet.

Jeg mener, at denne problemstilling med vægt må indgå i overvejelserne, også hvis man fra visse hold vil drøfte regeringens beslutning om at opretholde anlægsloven vedrørende linjen fra Vibenshus til Fredens Bro. Vi kan nemlig begrænse behovet for den individuelle trafik, men vi er ikke i stand til at afskaffe den.

Jeg er sikker på, at hovedstaden vil føle sig svigtet af staten og måske netop svigtet som hovedstad. I princippet har man nok ret i, at borgerne her i landet endnu ikke har den helt store forståelse for hovedstadsproblematikken, og vi har måske selv forsømt et informationsarbejde om disse forhold. Lad mig derfor benytte lejligheden til endnu en gang at citere Egnspanrådets beretning, som siger herom:

„Udviklingen i Danmark er afhængig af Københavns position som internationalt center.

Konkurrencen med Europas store byer indeholder samme problematik som den indenrigske egnsudviklings politik. Lige så umuligt det er for de danske udviklingsområder at hævde sig i konkurrence med de større bykoncentrationer, hvis ikke kræfterne samles i specielt livskraft-