

[Alsing Andersen.]

Københavns omegnskommuner nu og i de kommende år pumper ind i Københavns kommune. Derfor synes jeg, det burde være logisk, at hovedlandevejene i Københavns kommune fik samme vilkår som landevejene i omegnskommunerne.

Ganske vist står der i bemærkningerne til lov om offentlige veje af 1971, som det også er nævnt her i dag, at staten i fremtiden „ikke skulle have veje inde i de større bycentre“, men så tilføjes det: „dog bortset fra forbindelsesveje mellem de store veje“. Primærgadenettet i København har vel netop den funktion at være forbindelsesveje mellem de store motogader, de store hovedlandeveje, der bliver ført ind til København. Derfor synes jeg og Københavns kommune, at der burde kunne gives mulighed for, at de hovedlandeveisstrækninger, man fører ind i Københavns kommune, bliver betragtet som hovedlandeveje.

Jeg havde besluttet mig til ikke at gå i detaljer med, hvad der kunne siges for og imod en lang række af de problemer, som er blevet rejst. Men jeg må trods alt sige et par ting.

Hr. Overgaard Nielsen henviste til en lang række trafikprognoser og beregninger i et notat, vi har fået fra byplanlæggerne. Disse beregninger bygger på, at der finder en udtynding af beskæftigelsen sted i City. Men over for disse beregninger står, at man fra Københavns vejmyndigheders side ikke har kunnet notere nogen nedgang i biltallet. Der er meget, der tyder på, at selv om der måske nok er færre mennesker beskæftiget i Københavns kommune, er der flere af denne rest, der benytter bilen som køretøj, og det er vel, når der er tale om gadetrafik, ikke et spørgsmål om, hvor mange mennesker der er beskæftiget, men i første række i denne forbindelse hvor mange biler der kører.

Mens jeg er ved hr. Overgaard Nielsens indlæg blot en enkelt detalje mere. Træerne i Nørre Allé skal ikke falde, som hr. Overgaard Nielsen sagde.

Der blev sagt, at en del af Fælledparken skulle beskæres osv. All right, men kigger vi på det hjørne af Fælledparken, der er tale om, er det for det første væsentligst et buskads, der kommer til at falde, og for det andet skulle størstedelen alligevel falde den dag, man opfører det nye planetarium.

Jeg tror, vi skal vente med resten af detaljerne i det indlæg og i hr. Arne Larsens indlæg, til vi kommer til udvalgsarbejdet og senere, og ikke tage det op her.

Flere ordførere har varmt anbefalet en udbygning af det kollektive trafiksystem. Jeg er helt enig. Dels er jeg en af de få, der ikke selv har bil, måske den eneste i denne sal — i hvert fald af de få tilstedeværende — dels er jeg formand for det udvalg i Københavns kommune, der tager sig af den kollektive trafik. Det hedder stadig væk sporvejsudvalget, men navneændringen kommer den dag, ministeren for offentlige arbejder har sit store hovedstadstrafiksel-skab klar. Så kan vi fjerne betegnelsen sporveje. Det er jo kun busser, vi har i øjeblikket. En udbygning af den kollektive trafik er absolut nødvendig, og jeg vil gerne være med til her, som andre ordførere har været inde på, at give denne kollektive trafik en meget, meget høj prioritet, måske overvægt.

København har i årtier ventet på en udbygning af de S-baner og de T-baner, som staten har lovet og folketetinget vedtaget skulle komme. De er ikke kommet endnu, vi venter spændt. Men den kollektive trafik kan ikke alene løse de trafikproblemer, vi taler om her. Dels kan S-baner og T-baner ikke klare den store gods- og varetrafik, der foregår i København, dels skal både lastvogne og det, vi taler om i København som kollektiv trafik, nemlig busserne, have plads i gaderne. En virkelig effektiv udbygning af den kollektive persontrafik kan derfor ganske simpelt ikke finde sted uden en samtidig kraftig udbygning af det københavnske primærgadenet.

Jeg har med tilfredshed noteret mig, at såvel ministeren som den socialdemokratiske ordfører, hr. Knud Damgaard, ikke fraviger den trafikpolitiske vurdering, der lå til grund for statens og kommunens enighed om loven i 1964, og at regeringsforslaget udelukkende er affødt af de nye regler for byrdefordeling mellem stat og kommuner. Måske ligger der en stor samfundsøkonomisk visdom i disse nye regler for byrdefordelingen. Men når disse regler medfører en så skæv opgavefordeling og så store ændringer i opgavefordelingen, som der er tale om her, ændringer, der i øvrigt helt går på tværs af den overordnede regionplanlægning, som vi taler så meget om i denne sal og i udval-