

[Arne Larsen.]

har og sikkert i mange, mange år fremover vil have et ganske overvældende trafikproblem i Københavns indre bydele?

Hvorvidt Cityanlægget skal bringes til udførelse i hele sin udstrækning, vil jeg ikke i dag tage stilling til, men jeg ser klart, at der er problemer, også i forbindelse f. eks. med trafikafviklingen til Amager. Vi har nogle broer, som tilsyneladende før eller senere ikke kan klare kapaciteten. Vi skal på en eller anden måde have løst trafikproblemet både for Amager og City, og jeg tror, det er nødvendigt, at vi stadig væk får vort S- og tunnelbaneanlæg videre udbygget i København.

(Kort bemærkning).

Guldberg: Jeg kunne have lyst til at sige til hr. Skovmand, at hans lovsang for busser bringer i erindring, hvordan det egentlig er gået. Først havde man sporvogne, der kørte på skinner i gaderne; de fyldte så meget, at man ikke kunne få plads til bilerne, og så syntes man, det var rart at komme af med dem til fordel for busser, for de kunne køre ind imellem de andre biler. Så satte man busserne ind — de larmer lidt mere, og de oser også lidt mere end sporvogne — og rev skinnerne op, og derefter fandt man ud af, at man skulle bruge den samme plads på gaderne til busserne, for at de kunne komme frem. Det er altså udviklingen for bustrafikken.

Uanset hvad hr. Skovmand i øvrigt mener, tror jeg nok, det bliver noget vanskeligt for ham at forklare, hvordan man kan forestille sig udbygningen af et kollektivt trafiknet i København, uden at det er et, der står i forbindelse med S-banenettet over længere afstande, og uden at man får hægtet væsentlige dele, først og fremmest Amager, på. Hvordan det skulle gøres på nogen anden fornuftig måde end gennem S-togsforbindelsens udbygning, det kan jeg altså ikke forstå.

(Kort bemærkning).

Ordføreren for forslagsstillerne (Skovmand): Jeg vil gerne sige til hr. Guldberg, at jeg er ikke i stand til at svare på hans spørgsmål her på stedet. Det er også en af grundene til, at det vil være en god ting at

få det drøftet i udvalget. Men jeg vil dog lige sige én ting, nemlig at det nytter ikke noget, at man stiller de ideelle løsninger op uden at tage i betragtning, hvad de koster. Det er jo den samme situation, som folk er i med hensyn til deres privatøkonomi; de ideelle fremgangsmåder kan somme tider ikke benyttes, fordi man ikke har råd til at gøre det. Derfor synes jeg, det er enormt vigtigt, at vi, når vi ser på disse løsninger i trafikudvalget, får „sat penge på“, så vi selv kan træffe et fornuftigt valg med hensyn til, hvad vi helst vil: betale nogle flere penge eller nøjes med en lidt ringere løsning.

Hermed sluttede forhandlingen.

Lovforslagets overgang til anden behandling vedtoges uden afstemning.

Formanden: Jeg foreslår, at lovforslaget henvises til udvalget om offentlige arbejder. Hvis ingen gør indsigelse mod dette forslag, betragter jeg det som vedtaget. (Op- hold). Det er vedtaget.

Den næste sag på dagsordenen var:

Første behandling af forslag til lov om hovedstadsområdets kollektive personbefordring.

(Lovforslaget (nr. 204) findes i tillæg A. sp. 5705, fremsættelsen i tidenden sp. 3640).

Lovforslaget sattes til forhandling.

Horn: Som ministeren har nævnt i fremsættelsestalen, gøres der med dette lovforslag et nyt forsøg på at få koordineret overfladef trafikken her i hovedstadsområdet, og forslaget knytter sig jo meget stærkt til de forslag, der ligger om en hovedstadsordning.

Når jeg tænker tilbage til 1958, da vi sidst beskæftigede os med det foreliggende problem, var det jo en skuffelse, da vi måtte konstatere, at befolkningen i omegnskommunerne ikke var moden til at acceptere, at man lavede en bedre koordinering af trafikken her i området. Vi var klar over, at der måtte gå adskillige år, inden man kunne vende tilbage til sagen.

Vi ved også, at opgaven er vanskelig, alene af den grund at det er yderst svært at