

[Fuglsang.]

blot vil gøre problemerne større og løsningen dyrere.

Med hensyn til den byrdefordeling, som i tidens løb har været genstand for diskussion, mener vi, at det drejer sig om et så omfattende anlægsprojekt, at staten er nødt til at gå ind i det. Men trods alt dette behandler vi i dag et forslag om at ophæve loven, 17 år efter at en trafikminister forudsagde dens ubetingede nødvendighed, og det sker næsten samtidig med 10 års jubilæet for lovens endelige vedtagelse. Vi behandler det i dag på samme dag, som et flertal mener, at vi har råd til at bruge 2,7 mia kr. til militære fly, og så mener man ikke, man har råd til denne overmåde nødvendige tunnelbane.

Vi har i de mellemliggende 17 år kunnet læse, hvordan ministerens forudsigelser fra 1960 har holdt stik. Han forudsagde, hvordan andre storbyer ude i verden ville følge med tiden. Det er sket, det har vi kunnet læse om. Herhjemme er man blot kommet til visse tilløb, nogle få eksproprieringer, nogle få jordbundsundersøgelser, og så naturligvis nedsættelsen af et udvalg, som skulle forberede den endelige iværksættelse af byggeriet.

Om dette udvalgs virke kan man bl. a. i bemærkningerne læse, at der er: »... anlagt den praksis »efter omstændighederne« at tillade de pågældende byggerier og anlæg uden hensyn til de foreliggende tunnelbanepåbudsplaner.« Der er da vist noget her, som ikke stemmer. De, som faktisk skal administrere den lovbestemte og gennemføre de foreliggende tunnelplaner, handler uden videre, som om disse slet ikke eksisterer.

Nu søger man altså ved hjælp af de altid taknemlige tal at motivere, at man må opgive tunnelbanen, og henviser bl. a. til den befolknings- og trafikmæssige udvikling, som er sket, først og fremmest i det indre København. Her til er der umiddelbart det at sige, at de trafik- og parkeringsvanskeligheder, som man kunne henvise til både i 1960 og 1967, stadig findes og vitterlig jo ikke er mindre, end de var dengang for henholdsvis 17 og 10 år siden. Dertil kommer, når vi ser på Københavnskortet: hvor mange brede cementveje når ikke ind til byens indfaldsporte, og er det stadig væk ikke sådan, at motortrafikken dukker op i debatten, bl. a. i de hede debatter vi har haft herinde om Lyngbyvejens indførelse, Søringen og den slags ting?

For os, og jeg tror for en stor del af hovedstadens befolkning, er der intet ændret i, at den eneste fornuftige løsning af persontrafikken er anlægget af denne tunnelbane. Dertil kommer, at trafikken jo ikke blot er en blind, passiv faktor, som kan begrundes med prognoser ud fra forudbestemte mønstre. Alle erfaringer viser, at trafiknettets udvikling aktivt indvirker på udviklingen og i og for sig også på trafikens mønstre.

Selv med visse mangler med hensyn til koordinering, billetpriser osv., har HT jo haft en ganske gavnlige indflydelse på forholdet mellem individuel og kollektiv trafik. Jeg tænker bl. a. på den undersøgelse, som viste, at én af de nye ekspreslinjer har fået 25 pct. nye passagerer, som har erklæret, at de tidligere kørte individuelt. I øvrigt har denne bedre betjening også været medvirkende til, at HT's underskud trods alt var 42 mill. kr. mindre end forudset. Men dertil kommer, at den kollektive trafik betydningsfuld ikke alene kan måles ud fra dens direkte større eller mindre underskud, men også ud fra, hvad den kollektive trafik betyder som helhed for samfundet, sammenlignet med den individuelle trafik.

Trafikken påvirker også aktivt byudviklingen. Det gælder den indre by, noget, som har været omtalt. Det gælder f. eks. en bydel som Amager. Bedre forbindelser og i høj grad en tunnelbaneforbindelse vil have en positiv betydning for denne bydels udvikling, sammenlignet med de betingelser, den har nu, med de utilstrækkelige broforbindelser. Dertil kommer, at derovre findes jo de eneste større friarealer inden for hovedstaden, Vestamager, men det er jo et andet problem.

Vi mener altså, at tunnelbanen bør bygges, bør fremskyndes. De 900 mill. kr., den koster, vil i nogen grad kunne spares på arbejdsløshedsunderstøttelser. Den vil ikke være alt for valutakrævende, og man vil yderligere spare valuta i det omfang, trafikken i større omfang end nu i hele området overgår til elektrisk drift.

Niels Helveg Petersen (RV):

Vi hilser de foreliggende lovforslag velkommen.

Der sker herved for det første en afskaffelse af det såkaldte trafikråd, som jo var en underlig skabning, der så dagens lys under forhandlingerne med Hovedstadsrådet. Det var allerede dengang indlysende, at det havde været