

[Elsa-Merete Ross.]

løbe sig til det samme som udgifterne til en individuelt betonet, gennemgribende udbygning af trafiknettet med motorgader o. s. v.

Jeg kan ganske tilslutte mig de bemærkninger, der motiverer, hvorfor S-banenettets udbygning plus tunnelbaner er at foretrække. Selv om man må forvente en stærk forøgelse i antallet af motorkøretøjer, vil det sandsynligvis vare længe, før alle en families medlemmer er forsynet med eget motorkøretøj. Af den grund må en stor del af trafikken stadig væk foretages med kollektive midler. Selv om vi skulle nå frem til topien: hvert menneske sit motorkøretøj, vil det problem, som mange motoriserede har deres daglige hovedpine af, nemlig parkeringsplads, fortsat være et stort problem. Allerede nu foretrækker mange at køre i bil til S-stationen, lade bilen stå dér og benytte S-banen ind til byen. Jo flere, der når til erkendelse af, at det er tidsbesparende og mindre parkeringsenerverende, jo større brug vil vi få for et vel udbygget S-banenet. En udbygning af S-banenettet gør ikke en større samordning af sporveje, busser og individuel trafik upåkrævet. I denne forbindelse må man i høj grad beklage, at vi ikke fik et trafikråd for Storkøbenhavn til at sikre en velorganiseret helhedsordning. Det radikale venstre har tidligere ofte peget på, at det skorter stærkt på et fornuftigt organiseret samarbejde mellem de københavnske hovedstadskommuner og omegnskommunerne. Vi håber, at det samarbejde, som der lægges op til i dette lovforslag for at løse trafikproblemet i Storkøbenhavn, samtidig kan lægge grunden til et samarbejde mellem de mange storkøbenhavnske bysamfund på andre områder.

Jeg vil gerne spørge, om der er mulighed for, at det skitseprojekt til tunnelbaner, der tidligere er udarbejdet, kan danne grundlag for de nye overvejelser, eller om det allerede teknisk set er forældet. Skulle det være tilfældet, viser det, med hvilken fremsynet hele dette projekt skal behandles.

Mit parti håber, at man vil indhente de nyeste ideer, der andre steder i verden findes på dette område. Hvis vi regner med 6-8 år til udbygning af de 3 baner, og hvis vi kommer til at bruge lige så

lang tid som Stockholm til at udbygge vort tunnelbanenet, betyder det, at hele anlægget ikke vil være fuldentt før tidligst om ca. 20 år. Det betyder, at en del af os i dette høje ting ikke vil opnå at se det fuldentt, men at vi bygger for vore børn og børnebørn. Når vi tager i betragtning, hvilke store forandringer jetfly og super-soniske fly har krævet i Kastrup, forekommer det mig overordentlig vigtigt, at vi overvejer, om det virkelig er tunnelbaner, vi skal have, og f. eks. ikke en helikopterforbindelse, eventuelt fra Lygten til Kgs. Nytorv, eller en form for svævebane.

Jeg skal ikke forsøge at konkurrere med Jules Verne i fremtidsprofetier, men har blot villet betone det vigtige i, at vi forsøger at være så fremsynede som overhovedet muligt.

En anden ting, som også kan få indflydelse på overvejelserne, må være en fast Øresundsforbindelse, bro eller tunnel, som også vil kræve en eller anden form for forbindelse for en del af trafikens vedkomende til Hovedbanegården.

Hvis vi skal holde os til de foreliggende forslag om tunnelbaner og bemærkningerne om deres linjeføring, er mit parti indforstået med § 4, stk. 2. Det vil være af betydning for det byggeri, der skal ske i de kommende år, at man så tidligt som muligt ved, at det ikke kolliderer med planerne for tunnelbanernes linjeføring. Vi vil i de mange år, tunnelbaneanlæggene vil tage, komme til at opleve lignende slagmarker som dem, vi har set i Stockholm. Det ville være overordentlig ønskeligt, hvis linjeføringen kunne lægges sådan, at kulturelt værdifulde bygninger skånes og kun få bygninger af format som Østifternes Kreditforening kom til at falde på valen.

Angående linjeføringen af Hareskovbanen i tunnel til Nørreport Station, i bue under Kgs. Nytorv, Højbro Plads og Rådhuspladsen til Hovedbanegården, vil jeg gerne spørge, om denne tilsyneladende omvej er valgt af tekniske grunde, eller fordi man ved stationer de pågældende steder tænker sig at aflaste overfladefrikken.

Ved første behandling af det tilsvarende lovforslag sidste år blev der fra radikal side spurgt, om anvendelse af søringens bund til anlæg af tunnelbane, eventuelt til