

[Elsa-Merete Ross.]

forstærkning af Boulevardbanens kapacitet, ikke var en billigere fremgangsmåde end den at gå ind under bykernen. Hvis mit spørgsmål om at aflaste overfladetrafikken besvares bekræftende, forstår jeg helt denne linjeførings begrundelse. I modsat fald håber jeg, at tanken om at benytte sørin- gens bund må komme med i overvejelserne.

Til slut vil jeg gerne pege på, at der i de kommende år foreligger en lang række opgaver, der rejser vældige investeringsproblemer; jeg kan blot nævne nogle få som skoler, læreanstalter, sygehuse, færger, havne og broer — hver for sig højst nødvendige opgaver, som må løses. Men de kommer nemt til at konkurrere indbyrdes, både om offentlige midler, arbejdskraft og materialer.

Det radikale venstre har interesseret sig meget for en planlægning med hensyn til den rækkefølge, i hvilken opgaverne bør løses, og på nogle områder har en sådan planlægning allerede fundet sted. En fortsat planlægning af rækkefølgen er efter vor mening absolut nødvendig, og i denne planlægning kan Storkøbenhavns trafikproblemer ikke længere skydes i baggrunden.

Jeg kan med disse bemærkninger anbefale det foreliggende lovforslag og kan tilsige det mit partis velvillige behandling.

Arne Larsen: Indledningsvis vil jeg på mit partis vegne tilsige vor støtte til gennemførelse af det nu for anden gang af den højtærede minister for offentlige arbejder fremsatte forslag til lov om udbygning af det storkøbenhavnske S-banenet og om forarbejder for tunnelbaneanlæg i København og Frederiksberg. Vi mener, det er et meget vigtigt forslag og et meget nødvendigt forslag, som for længst burde have været ophøjet til lov og for længst burde være realiseret. Meget kostbar tid er gået til spilde, og for hver dag, der går, bliver de trafikmæssige forhold i Storkøbenhavn værre og værre.

Storkøbenhavn har for øjeblikket en befolkning på ca. 1,5 mill. indbyggere, spredt over et område fra Køge i syd over Roskilde i vest til Hillerød og Helsingør i nord. Af de 1,5 mill. indbyggere i dette område har ca. 700 000 en beskæftigelse af en eller anden art; af dem er de ca. 200 000 beskæftiget i

Københavns cityområde mellem Søerne og havnen. Hver dag mellem kl. 7 og kl. 9 skal alle disse mennesker ind til den indre by. De kommer fra alle kanter, de fleste fra byens yderkvarterer eller fra de omkringliggende kommuner; men der er også mange, der kommer fra fjernere liggende sjællandske købstæder. Omkring halvdelen af alle de mennesker kommer til byen ved hjælp af egne befordringsmidler, cykler, knallerter, scootere og biler, medens den anden halvdel gør brug af de offentlige befordringsmidler. Der regnes med, at ca. en femtedel af dem, der tager på arbejde i København, har været ca. 1 time undervejs. De har næsten alle anvendt de kollektive trafikmidler, og de fleste af dem har endda måttet stå op. Hvis denne udvikling fortsætter, bliver det stort set sådan, at alle, der skal til og fra arbejde i København, må påregne at bruge ca. 12 timer om ugen dertil. Det vil igen sige, at de fremskridt, som lønmodtagerne gennem de sidste år har opnået i form af arbejdstidsnedsættelse, fuldstændig opsluges af befordringstidens forlængelse, og det var jo i og for sig ikke meningen med dette gode. Vort nuværende trafikapparat er aldeles utilfredsstillende, virker for træt, og der er tale om et væsentligt samfundsspild af tid.

Den primære årsag er det kapitalistiske samfunds uformåenhed, når det drejer sig om samfundsmæssige indgreb og dermed følgende investeringer af stort omfang på disse livsvigtige områder. Dette forhold forstærkes yderligere af den splittelse, som findes i hovedstadsområdet. Hovedstaden har ikke nogen central styrelse; op imod et halvt hundrede kommuner forvalter deres egne anliggender, uden at noget fællesorgan varetager den samlede byorganismes interesser.

De konkrete følger af planløsheden er velkendte: en manglende bolig-arbejdsstedsbalance som resultat af bolignøden, dårlig kollektiv trafikbetjening af allerede eksisterende byområder, manglende S-togsforbindelser til Hareskov, Køge Bugt og Amager samt planløs industrilokalisering.

Af mangel på en sådan overordnet ledelse er det en gang sket, at staten har grebet ind i bysamfundets ledelse. Dette skete med byudviklingsloven af 1951. Indgrebet havde til hensigt at begrænse og