

[Arne Larsen.]

Amager, ligesom det ville være naturligt at indføre Køgebugtbanen i tunnel til Hovedbanegården og Ballerupbanen ad den foreslåede linje over Frederiksberg Station til Hovedbanegården og videre til Højbro Plads og i kontakt med tunnelbane til Amager. Jeg tror, det ville være en rigtig og heldig løsning af tunnelbanespørgsmålet.

Efter hvad jeg kan forstå, er der ikke nogen synderlig uenighed mellem de tekniske instanser i Københavns kommune og statsbanerne om denne linjeføring. Forslag og projekter er der jo fremsat en del af, dem er der vist ikke mangel på, så det må vel kunne forventes, at det omtalte og forhåbentlig snart nedsatte teknikerudvalg kan komme til en ideel løsning. Det skulle næppe være nødvendigt, at denne side af sagen tog så særlig lang tid.

Endvidere skal der i henhold til det fremsatte lovforslag nedsættes et finansieringsudvalg, hvor alle interesserede parter vil blive repræsenteret. Også dette giver vi vor fulde tilslutning.

De beføjelser og bemyndigelser, som den højtærede minister for offentlige arbejder udbeder sig i § 4 angående ekspropriation, arealerhvervelse og ret til en vis kontrol med nyanlæg, anser vi også for rimelige, ja, de er jo nødvendige for at kunne gennemføre de projekter, der skal udføres på en for samfundet forsvarlig måde, uden urimelige fordyrelser.

Vi håber meget, at dette forslag til lov snarest kan være en realitet, for en sådan lov vil i høj grad tjene til forbedring af de trafikale forhold i København. Hvornår vi har de færdige tunnelbaneanlæg i København, er det vel svært at sige noget om; der vil jo gå en del år, men yderligere opsettelse finder vi uforsvarlig. Tunnelbaneprojektet har for længst været ude for en hård kritik, og især mange bilbegejstrede hævder jo, at det er bagstræv fortsat at tale om tunnelbane og andre forbedringer af de offentlige trafikmidler, men jeg tror, det er at drage noget forhastede slutninger.

Selvfølger kan og skal man ikke stampe imod udviklingen. I 1948 havde vi ca. 40 biler pr. 1 000 indbyggere, i år vil vi passere 120 biler pr. 1 000 indbyggere, eller en tredobling på 12 år, i 1980 regner nogle med at vi har ca. 300 biler pr. 1 000 ind-

byggere. Om disse prognoser vil holde stik, ved jeg ikke, men man gør naturligvis klogt i at regne med en voldsom stigning i biltallet. Selv om en sådan finder sted, vil dog nok flertallet af befolkningen i lang tid fremover have brug for offentlige transportmidler. Dette flertal af befolkningen har også krav på at få del i teknikkenes fremskridt. Hidtil er befolkningen blevet stillet stadig ringere, idet der bruges mere tid til transport på grund af de større afstande, og fordi busser og sporgogne oftere og oftere må snegle sig af sted i trafikkaoset.

Svifter man den kollektive trafik, driver man folk til hurtigere end ellers og med økonomiske afsavn at skaffe sig motorkøretøj. Herved forøges trafikpresset i gaderne yderligere, og de offentlige transportmidler bliver mindre rentable. Man sætter en ond cirkel i gang, som det vil være stadig vanskeligere og mere bekosteligt at bryde.

En udbygning af S-banenettet og en supplerung med tunnelbaner vil vel også have til følge, at der på gaderne vil kunne blive bedre plads for de øvrige trafikanter. Den voksende biltrafik kræver imidlertid på lang sigt et system af motorgader med skæringer ude af niveau og desuden udvidede parkeringsmuligheder i meget stort omfang. Dette kræver store ændringer i bybilledet og kolossale investeringer. Fingerplanens vejforslag er kun for en ringe dels vedkommende realiseret. Således er man først for nylig gået i gang med arbejdet med den første af primærgaderne, Lyngbyvejlinjen, men det er klart, at meget mere trænger sig på. Den omtalte søgadering må realiseres; bedre forbindelser til Amager, eventuelt ved en havnetunnel, må ligeledes realiseres og mange andre ting.

Med den manglende indsats som baggrund vokser Københavns problemer eksplosivt med byens og biltallets vækst. Kun en kraftig indsats fra det offentlige side kan bringe en ændring til det bedre. Der må bygges på et klart perspektiv for hovedstadsområdet udvikling fremover, hvorved særinteresser underordnes helheden. For hvert tiår, der går, vokser indbyggerantallet i det samlede storkøbenhavnske område med ca. 1/4 million. Fortsætter denne udvikling, vil hovedstadsområdet år 2 000 have ca. 2 1/2 million indbyggere. Det vil i løbet af de kommende 40 år kræve en for-