

## [Anker Lau.]

har været forelagt og forberedt på i kommuner og kommissioner, ikke har gjort dem egnede til behandling i tinget, og det glæder mig, at det ærede medlem hr. Horn i dag har givet tilslutning til denne betragtning.

Jeg kan stort set give tilslutning til, hvad mit partis ordfører, det ærede medlem hr. Holmberg, har sagt i dag, ikke mindst hvor det drejer sig om den prioritetsfølge, der har været tale om. Det har også glædet mig, som det har glædet det ærede medlem hr. Weikop, at der her synes at være en bred forståelse for, hvorledes de trafikproblemer, vi her behandler, brænder på i København. Jeg føler derfor også trang til ved denne lejlighed at uddybe nogle af de bemærkninger, der er faldet vedrørende trafikken i København.

Det forekommer mig, at hele den målsætning, der i tidens løb har været magistratens, har været forkert, men det er vel på rådhuset, som det også i visse tilfælde er her, at mange politikere i den grad er belastet med fortidens synspunkter og argumenter, at det somme tider kan knibe med at følge med tiden og dens hastige tempo. Vi er i København endnu ikke kommet bort fra sporvognene, som er en af de værste kilder til de store vanskeligheder, som den gennemgående trafik gennem byen, der skal flyde glat, kommer ud for. Hver gang en sporvogn holder, går hele trafikken i stå, og hver gang man kommer til et stopskilt, går trafikken igen i stå — det skal den jo, det er nødvendigt. Man må forstå, at sporvogne er en så forældet institution, at de slet ikke passer ind i den moderne trafik, men alligevel investeres der stadig væk, så vidt man kan læse i pressen nu og da, i disse gammeldags tingester, og man stiler stadig, også ifølge betænkningen her, imod en delvis udbygning af denne gamle form for kollektiv trafik. Man bør i videst mulig udstrækning i København, som man har gjort det i andre storbyer, gå over til busser, der er levende i trafikken, og så, som det er foreslået, lægge sporvognene under jorden som tunnelbaner.

Men man erkender trods dette, at det karakteristiske for udviklingen i trafikken igennem de senere år netop er det faktum, at stigningen i trafikken helt og holdent er

faldet på den individuelle motortrafik, inklusive knallerter, medens den kollektive trafik har været uændret. Og så erkender man én ting til i betænkningen, nemlig at anlægsvirksomheden i Storkøbenhavns nærtrafik er kommet væsentlig bagud i forhold til trafikudviklingen. I betragtning af disse to erkendelser undrer det mig, at man i betænkningen kan drage den konklusion, som findes side 83. Med den højtærede formands tilladelse vil jeg citere en passus:

„Ved en sådan kombineret løsning må man stile mod at afbryde den nuværende udvikling bort fra kollektiv trafik og søge sikret, at de kollektive transportanlæg bliver i stand til at varetage i det mindste halvdelen af trafikken gennem søringen.“

Man mener altså, at vi, modsat hvad der sker i alle andre storbyer, kan gå imod motoriseringen, der dog har en sådan fart på, at jeg ikke kan tro, at nogen, heller ikke den højtærede minister, vil være i stand til at standse den.

Hele den måde, hvorpå man har behandlet parkeringsproblemet her i byen — som vi har været inde på ved tidligere lejligheder — er udtryk for næsten den samme indstilling: ud af byen med bilerne; folk kan tage sporvognene; har de travlt, kan de tage en hyrevogn! Men hvis man tror, man kan klare trafikproblemerne ved at lave restriktioner for parkering eller for andet, må jeg sige at så tror jeg man tager fejl. Vi ser, hvordan udviklingen bliver værre og værre. Man kan sagtens klare problemerne ved at forbyde folk at køre i deres vogne, så løser problemet sig selv. Da vi for nogen tid siden behandlede spørgsmålet om parkeringsforholdene i den indre bykerne, sagde jeg: disse restriktioner er kun en begyndelse; når disse parkeringspladser er fyldt, flytter man vognene ud i næste distrikt, og når det er overfyldt, flytter man endnu en gang længere ud. Nu er det kommet så vidt, at det inden for søerne næsten ikke er muligt at finde plads til en vogn. Jeg tror, man lettest finder en praktisk løsning på problemet, hvis man erkender udviklingen og handler derefter i stedet for at forsøge på at indrette udviklingen efter de sporvogne, man nu engang har.

Det er i vore dage et mål for næsten de fleste mennesker at få bil; men kan de ikke