

[Ove Hansen.]

Østerport Station, hvad vi anser for at være en meget stor fordel. Jeg tror, vi hermed har lagt grunden til en virkelig løsning af tunnelbanespørgsmålet i Storkøbenhavn, og jeg anser det for en meget værdifuld beslutning, vi nu skal træffe her i folketinget. Jeg kan på mit partis vegne, som jeg sagde før, anbefale at stemme for lovforslaget og de ændringsforslag, som et flertal i udvalget har stillet.

Guldberg: Det er kun et øjeblik siden, man her i tinget havde en afstemning om nedsættelse af en trafikkommission, og jeg lagde mærke til, at man fra alle sider hylkede og glædede sig over princippet om, at der skal være sammenhæng mellem løsning af de trafikale opgaver og byplanlægning, egnspanlægning og landsplanlægning. Det var der åbenbart enighed om under et af punkterne på dagsordenen, men så skulle man næsten have lov at mene, at der også burde være det under et andet. Men det er her, den virkelige årsag ligger til, at der er en væsentlig forskel på venstres og de andre partiers stilling til denne sag.

Jeg ved ikke rigtig, om afstemningen før var en slags aflad på forhånd eller sådan noget; men jeg vil i hvert fald meget beklage, at det — til trods for, at der er udført et langt, og jeg synes sagligt udvalgsarbejde, og til trods for, at man, når man læser flertalspartierne bemærkninger i betænkningen, kan se, at de synspunkter, der særlig fra venstres side har været fremført, dog ikke har været uden virkning — alligevel ikke er lykkedes at bringe flertallet ud af det spor, det er kommet ind på for mange år siden, og som nu vil føre til, at man kommer til at gå videre med et tunnelbaneprojekt, som i virkeligheden er forældet.

Det fremgår ikke helt klart, hverken af betænkningen eller af ændringsforslagene fra flertallets side, om det, at flertallet nu ved at foretage en taktisk tilbagetrækning, der betyder, at man i første omgang her i tinget først og fremmest skal tage stilling til, om man skal have Citylinjen eller ej, og ligesom vil lade alle de andre fødelinjer, der var forudsætningene for den i det oprindelige lovforslag, ligge og hvile lidt, indicerer, at flertalspartierne i denne sag trods alt har taget så meget til sig af vor argu-

mentation, at de ikke længere er sikre på, at vi skal have det store, samlede tunnelbanenet, som lovforslaget oprindeligt gik ud på. Jeg vil med stor interesse lytte til, hvad der vil blive sagt også fra de efterfølgende ordførere om dette spørgsmål.

Vor modstand mod det samlede tunnelbaneprojekt og derfor også mod en del af det — da ganske særligt hvis denne del bare er løsrevet af taktiske grunde og skal slæbe hele resten med bagefter — baserer sig først og fremmest på, at hele grundlaget for lovforslaget er, hvad jeg godt kan kalde en forældet trafikpolitisk tankegang, og at det er løsrevet netop fra de planlægnings-synspunkter, som man burde tage hensyn til nu til dags.

Hovedsynspunktet — det kom også frem i det ærede medlem hr. Ove Hansens tale — er, at det, det gælder om, er at skaffe trafikmidler, der kan betjene Cityområdet med en slags pendultrafik. Når man nu hører lidt på, hvad der siges og oplyses af de sagkyndige, som har haft lejlighed til at sætte sig ind i, hvordan udviklingen er gået i andre lande og andre byer, vil man netop konstatere, at det, der er det helt centrale, er, at på et eller andet tidspunkt passerer et land det stade — og det har Danmark også passeret — hvor autobiletet er et sjældent befordringsmiddel, og bevæger sig ind i en tidsalder, hvor de fleste mennesker enten har eget automobil eller i hvert tilfælde et til rådighed, som de kan bruge i et vist omfang. I samme øjeblik man er kommet til det, viser det sig jo, at trafikønskerne forandres; og vor opgave må dog også på det trafikmæssige område være at søge at lovgive på en måde, der tager hensyn til rimelige og fornuftige ønsker til trafikken.

Det er klart, at der stadig vil være cityer, og der vil stadig være brug for citytrafik; men det er lige så klart, at det, der sker i et storbyfund, når motoriseringen er gået så langt frem, ikke er det, som nogle har villet påstå vi går ud fra, nemlig at der bliver behov for motorgader eller motorveje lige tværs igennem den indre by; nej, der vokser en ring af områder op omkring de store byer, hvor der er mulighed for at foretage langt de fleste af de almindelige daglige indkøb — alt det, der tæller i trafikken — samtidig med