

[Enggaard.]

punkter om det foreliggende lovforslag om anlæg og drift af tunnelbaner i Københavns, Frederiksberg og Tårnby kommuner.

Lovforslaget bygger jo på en betænkning, som er afgivet af et udvalg, nedsat i henhold til S-baneloven af 1961. Da hele lovforslaget altså bygger på de undersøgelser og konklusioner, som dette udvalg redegør for, vil det sikkert være rigtigt at knytte et par kommentarer til dets grundlag. En vurdering af grundlaget må jo også anlægges, når man vil vurdere selve lovforslaget.

Efter min opfattelse kan der rejses tvivl om flere sider af de foreliggende prognoser. Den første afgørende tvivl, der må rejses, gælder vurderingen af forholdet mellem betydningen af togtrafik og biltrafik i fremtiden — og her er virkelig for alvor tale om fremtiden, fordi en stor del af lovforslagets investeringer jo først skal anvendes efter 1990. Det er min opfattelse, at man i dette lovforslag overvurderer den kollektive trafikets betydning og tilsvarende undervurderer de stærke kræfter, der ligger i den individuelle transport. Bilerne står nu i centrum af udviklingen, enten vi bryder os om det eller ej. De fleste familier har i dag et køretøj, og inden så forfærdelig mange år vil tobilssystemet for alvor have vundet indpas. Denne udvikling skal vi ikke begræde, for der følger så mange positive ting med i henseende til en friere tilværelse, end vi før har haft. Bilerne fører dog uundgåeligt en ny teknisk revolution med sig. De ændrer vore livsvaner og sprænger det bybillede, som vi har vænnet os til. Vi må derfor sikkert regne med, at fremtidens bysamfund bliver væsentlig mere spredt, end tilfældet er i dag. Afstandene til arbejde, forretninger og fritidsbeskæftigelse betyder mindre, hvis vejnettet blot er i orden, og hvis man ellers kan parkere.

Allerede af den grund er det muligt, at betænkningens prognoser for det fremtidige kollektive trafikbehov vil vise sig at være forkerte. Det er usikkert, om udviklingen vil forløbe langs radialbanerne som forudsat, ligesom det er usikkert, om befolkningen langs radialbanerne vil lade bilen stå hjemme for at give sig ud i en kollektiv trafik i myldretiden med en ståplads i et S-tog. Så er det nok ikke afgørende, om man kører over eller under jorden.

Endelig må man spørge sig selv, om ikke en stigende del af befolkningen i disse områder langs radialbanerne vil finde beskæftigelse i nærheden af hjemmet. Det er jo en af de meget positive ting i den moderne byplanlægning, at man af al kraft søger at undgå sovebyklimaet ved at sørge for, at der findes en passende mængde industri, håndværk, forretninger og kulturliv inden for en rimelig radius fra boligen. Disse tanker fortjener efter vor mening al mulig støtte, og vi skulle gerne i fremtiden nå frem til, at det er en dalende procentdel af hovedstadsområdetets beboere, der vil have behov for at passere ind og ud ad Søgade- ringen hver morgen og aften.

I trafikprognoserne opererer man en hel del med begrebet transitpassagerer, altså passagerer, der ikke har ærinde i City, men er tvunget til at passere City hver dag på deres vej fra bolig til arbejde og omvendt. Transitpassagerernes andel af den samlede trafikmasse er ganske betydelig, i én af prognoserne således godt 20 pct. Jeg kan have overset det, men under min læsning af betænkningen mener jeg ikke jeg har set den nuværende unormale bolig-situation taget i betragtning. Der er for mig ingen tvivl om, at en normalisering af boligområdet, så folk frit kan vælge en bolig efter ønske, vil bevirke, at mange bosætter sig i nærheden af arbejdspladsen, så den lange, trættende og ikke ganske billige transport morgen og aften kan undgås. Jeg tror, at en betydelig del af kategorien transitrejsende og samtidig også en del af de øvrige rejsende vil vise sig at være borte fra tog og veje den dag, vi atter har et frit boligmarked med en boligreserve.

Ud over disse bemærkninger vedrørende selve prognosegrundlaget har jeg lyst til at gå ind i argumentationen for Boulevardbanens utilstrækkelighed fra 1975-80 at regne.

Netop dette punkt er i lovforslaget gjort til noget meget centralt. Den nuværende Boulevardbanes kapacitet i 1975-80 er nok undervurderet en hel del. Man må efter min mening ikke glemme, at den tekniske udvikling ikke holder pause til 1980. Man er tværtimod i disse år vidne til, at netop kapaciteten af allerede byggede strækninger gang på gang sættes kraftigt i vejret ved tekniske forbedringer; et land som Frankrig