

## [Enggaard.]

har præsteret bemærkelsesværdige resultater, hvad angår modernisering af Paris' metro, således at kørehastighed, opbremsningsevne og acceleration er forbedret meget væsentligt. Dertil kommer, at hele udviklingen af sikringsanlæggene, der også hjælper med til, at vi vil være i stand til at presse væsentlig flere tog igennem Boulevardbanen i 1980, end vi i dag normalt forestiller os, er i kraftig fremgang.

De væsentligste betænkeligheder ved det foreliggende lovforslag er imidlertid efter venstres mening knyttet til selve den idé, der ligger bag den foreslåede løsning af hovedstadens trafikproblemer.

De foreslåede tunnelbaner gennem City og Østerbro vil virke således, at der i disse områder kan skabes flere arbejdspladser, at de store varehuse og forretninger bliver liggende i stedet for at flytte ud, og at der kommer et stærkt forøget pres i retning af at lade boliger overgå til erhvervsformål, et pres, der nok vil vise sig at være større, end myndighederne kan modstå. Erfaringerne fra en række andre storbyer viser, at bycentre tiltrækker trafik i det omfang, som trafikmidlerne kan bære, og at dette sker uanset undergrundsbaner, motorgader, parkeringsanlæg og andre anstrengelser for at lette trafikpresset.

Derfor er spørgsmålet om udbygning af trafikkapaciteten i City ikke et spørgsmål om at afskaffe den nuværende overfyldning af gaderne, men fuldt så meget et spørgsmål om at skabe grundlaget for en ny overfyldning på et højere niveau. Hvis man derfor mener det alvorligt med at standse væksten i antallet af Citybeskæftigede, således som f. eks. principskitsen af 1961 nævner det, så er vejen næppe tunnelbaner gennem City. Jeg vil mene, at alene de foreliggende planer for tunnelbanestationer i City vil være medvirkende til at bremse planlagt udflytning og til at fastlægge nye store kontorhuse i den gamle bydel, den del af staden København, der jo netop har en særlig charme i kraft af sammensætningen af beboelse og erhverv og den store bestanddel af gammel, ofte meget smuk bebyggelse, der rummes i denne bydel. Det ville være beklageligt, om anlæg af tunnelbaner inden for voldene medvirkede

til at ændre denne bydels efter min opfattelse charmerende karakter.

Det er meget vel muligt, at det foreliggende projekt ikke vil vise sig at være rigtigt, når det skal tages i anvendelse engang efter 1990. Det er muligt, det ville have været rigtigt i 1935 med henblik på situationen i 1965, men når vi i dag skal vedtage et projekt beregnet for år 2000 og senere, skylder vi anstændigvis at overveje meget nøje, om projektet løser opgaven efter hensigten. Vil 1½ à 2 milliarder kr. anvendt i et meget snævert område løse problemerne for storbyens trafik, når biler og ønsket om en tilværelse i parcelhuse har spredt befolkningen over meget store områder? Det er jo nemlig den udvikling, der kan forventes.

Der vokser på disse områder megen ny tænkning frem netop for tiden. Venstre vil i udvalgsarbejdet, som vi glæder os til at tage del i, prøve på at befordre denne nye tænkning, så hovedstadsområdet trafikproblemer løses bedst muligt med henblik på fremtiden. Vi har som sagt en betydelig bekymring og angst for, at ministerens lovforslag er for meget bundet af, at man har tænkt i jernbaner på dette område siden 1940, da det første tunnelbaneprojekt kom frem. Har vi ikke i tankegangen på dette område lovlig svært ved at komme ud af det nu 25 år gamle spor?

Lad det være sagt helt tydeligt, at der givetvis i det foreliggende lovforslag er bestanddele, hvis udførelse vi formentlig kan tilslutte os. Det gælder først og fremmest indføringen af Køgebugtbanen fra Dybølbro til Hovedbanegården, men måske også andre dele af lovforslaget, som kan bidrage til en forbedret forbindelse mellem de allerede eksisterende linjer. Disse ting forbeholder vi os eventuelt at få bedre belyst i udvalget, før vi tager endelig stilling dertil.

Når man arbejder med dette lovforslag, mødes man gang på gang af den vanskelighed, at visse afgørende beslutninger på trafikkanlæggenes område ikke er truffet. Jeg vil meget håbe, at den højtærede minister, som har en betydelig mulighed for at fremme disse afgørelser, vil gøre sit yderste på dette område.

Lad mig først nævne, at den videre dis-