

[Stær Johansen.]

ringe i forhold til det beløb, der skulle til, hvis man ville foretage de vejjudvidelser, som er nødvendige.

Og så må man ikke glemme, at 53 pct. af de virksomheder, der beskæftiger mere end 5 arbejdere, ligger i hovedstadsområdet, hvilket erfaringsmæssigt er virksomheder, der er særlig trafikskabende.

Jeg vil gerne sige til det ærede medlem hr. Enggaard, at der findes både byplan og egnsplan for Storkøbenhavn — måske kunne de have været lidt mere specificerede, end de er, men vi ved ifølge prognoserne for Storkøbenhavns udvikling — og de har hidtil holdt — at vi i 1980 vil være oppe på 2 mill. indbyggere i det nuværende storkøbenhavnske område. Vi vil år 2000 — det lyder så fjernt, når man bruger udtrykket 2000, men det er jo om kun 35 år — være oppe på mellem 2,5 og 2,6 mill. indbyggere.

Denne by kan ikke funktionere på den rigtige måde, hvis ikke trafikproblemet bliver løst på den rigtige måde, og det vil ikke alene være storbyen og dens befolkning, der vil blive stillet i vanskeligheder; det vil det øvrige land også på grund af det produktionscentrum, Storkøbenhavn er. Derfor er min konklusion den, at det på grund af de store trafikmængder — større end noget andet sted i landet — som skal føres ad de rigtige kanaler af hensyn til byens produktion, er nødvendigt at udbygge et tunnelbanenet, der kan tage en del af persontransporten.

Fra enkelte sider har man også rejst det spørgsmål, om man ikke kunne ordne denne sag gennem en forøget vejbygning. Man har bl. a. i en række store amerikanske byer bygget store automobilveje, automobilveje, der endda har en kapacitet, som viset ikke kan drømme om herhjemme — visse af dem har 10-12 vejbaner, som føres helt ind til centrum af byen. En anden grund til, at jeg tror, at tunnelbanerne er nødvendige, er, at det er en kendsgerning, at disse byer stadig bygger undergrundsbaner. Vi kan bare se til Skandinavien, hvor man f. eks. i Stockholm har bygget undergrundsbaner i den sidste tid. Men lad mig nævne den by, der er den mest udstrakte by i verden, nemlig Los Angeles, der dækker et område som hele Fyn, og hvor man har

det bedst udbyggede vejnet, der eksisterer, og hvor man er indstillet på, at praktisk talt alle personer lige med undtagelse af de mindreårige har deres egen vogn, og hvor der er et net af disse free-ways igennem byen — også derovre, i denne by, der i hovedtræk består af enfamilieshuse, har man planlagt en undergrundsbane for at klare transporten.

Jeg vil gerne sige til det ærede medlem hr. Enggaard, at de prognoser, man har her, jo viser, at i disse forskellige byer, hvor man har vejanlæg, der er langt bedre end de vejanlæg, vi har her i Danmark, dér har man alligevel forstået at flytte bilisterne over på undergrundsbanen. I Toronto har man f. eks. flyttet mellem 13 og 17 pct. af bilisterne over til benyttelse af bybanen, i Cleveland er det 12 pct., i San Francisco 13 pct. på den ene bane og 23 pct. på den anden, og for den bybane, man har opstillet prognose for i Los Angeles, regner man med en overflytning af biltrafikken med ikke mindre end 14 pct.

Jeg har gerne villet nævne disse tal, for det er da ganske naturligt, at man rejser det tvivlsspørgsmål, om ikke veje var bedre, — et spørgsmål, som også det ærede medlem hr. Enggaard var inde på, som en række aviser har været inde på, og som man har set at også visse tekniske tidsskrifter har været inde på. Men tager man erfaringerne, ikke mindst fra det land, hvor automobildriften og -trafikken er størst, nemlig Amerika, så viser det sig, at man derovre alligevel må supplere de umådelige vejanlæg med tunnelbaner for at kunne klare trafikken. Dette har naturligvis ikke svækket den indstilling, som jeg ved at de fleste store kommuner har, og som man også har her i Storkøbenhavn: at det vil være rigtigt at løse en del af trafikvanskelighederne ved at gennemføre en tunnelbane som den, der her er foreslået.

At der er enkeltheder, som kan diskuteres, er ganske klart, men i princippet må man sige, at tunnelbanen er en nødvendighed i en moderne storby, for at storbyen skal kunne klare sine problemer og sine funktioner. Når dette er sagt, er det jo klart, at der kan være mange enkeltheder i lovforslaget, som man gerne vil have lejlighed til at diskutere, enkeltheder såvel af økonomisk som af teknisk karakter. Der