

[Ove Hansen.]

bane. Det har hidtil været min opfattelse, at den tilslutning, som lovforslaget fik i det høje ting ved første behandling i foråret, fremdeles var til stede. Nu har jeg imidlertid set, at det ærede medlem hr. Guldberg har givet udtryk for, at han har forandret standpunkt, og det samme gælder partiet venstre. Jeg vil gerne sige her, at vi under udvalgsbehandlingen ikke har hørt noget om, at venstre har skiftet standpunkt, og i de 4 år, vi har arbejdet i udvalget, siden vi fik loven af 1961, har vi haft opfattelsen af, at venstre var på linje med os. Men det skal erkendes, at der i pressen i sommerens løb har været forskellige kritiske røster fremme om, hvorvidt det i det hele taget ville være hensigtsmæssigt med en tunnelbane i hovedstaden. Det skal tilføjes, at kritikken i flere tilfælde har været fremsat af personer, der må formodes at have særligt kendskab til Storkøbenhavns trafikproblemer, og derfor synes jeg, at sådanne kritiske røster ikke kan forbigås. Det vil være rigtigst, synes jeg, at vi nu undersøger, om der er hold i de kritiske bemærkninger, der er fremkommet, og jeg håber, at vi i det udvalg, der nedsættes, får lejlighed til at se nærmere på denne kritik.

Det er en meget stor opgave, vi står over for at skulle tage stilling til, og jeg vil tro, at vi alle har det ønske at få den bedste løsning. Men jeg vil gerne tilføje, at det overrasker mig en del, at de kritiske og formentlig velmenende røster ikke har rejst sig på et langt tidligere tidspunkt; jeg synes, det ville have været mere passende. Vi har nu i årevis arbejdet med problemerne om tunnelbaneanlæg i Storkøbenhavn. I 4 år har de to udvalg, der blev nedsat i henhold til S-baneloven af 1961, beskæftiget sig med anlæg af tunnelbaner. Der har altså været rigelig tid til at gøre indsigelser. Jeg vil også gerne tilføje, at i det ene udvalg har vi haft teknikere af høj karat, teknikere, der ingenlunde er ukendt med trafikproblemer i Storkøbenhavn.

Jeg har naturligvis med interesse fulgt dels kronikker i dagspressen, dels forskellige indlæg såvel for som imod anlæg af tunnelbaner, men jeg må indrømme, at jeg i nogen grad har savnet forslag til en anden og navnlig til en bedre løsning. Det havde jo været rart, om et konkret forslag var

blevet præsenteret for os. De tanker, der har været fremme, har bygget på hypoteser, formodninger — anderledes kan det vel heller ikke være, men det er unægtelig et spinkelt grundlag at lovgive på. En kritik, der er velmenende, og som indebærer stærke argumenter, vil absolut være gavnlige, og jeg tvivler ikke på, at den vil indgå i vore overvejelser under det omfattende udvalgsarbejde, som forestår.

Det har været nævnt, at tunnelbaner skulle være en form for kollektiv trafik, som hører fortiden til. Jeg tvivler derpå. Jeg har ofte misundt andre hovedstæder deres tunnelbaner; dels har man som fremmed haft let ved at finde nettet af undergrundsbaner, dels er man på en hurtig og bekvem måde kommet rundt i en storby.

Det er indlysende, at skal man beskæftige sig med trafikens problemer, ikke mindst langt ud i fremtiden, hvad der her er tale om, ja, så må planlægningen af det kommende byggeri, såvel i hovedstaden som i omegnskommunerne, indtage en særlig plads i vore overvejelser.

Den såkaldte Urbanplan vil formentlig medføre et ret omfattende boligbyggeri på Amager, ligesom der må regnes med et fortsat stort byggeri i de københavnske omegnskommuner. Det gælder ikke alene boligbyggeri, men også erhvervsbyggeri, butikscentrer m. v. Vi har jo ikke et organ, der står for den samlede planlægning af byggeri; det overlades til de respektive kommunalbestyrelser, og det gør ikke opgaven lettere at løse. Der er vist ingen tvivl om, at der bliver store butikscentre, såvel nord som vest for København, men selv om store butikscentre placeres i omegnen og mange industrier findes i omegnen, vil København, og navnlig city, være et søgt område. Det vil være fejlagtigt at tro, at overfladetrafikken ved anlæg af tunnelbaner i Storkøbenhavn vil blive væsentligt reduceret.

Antallet af biler vil formentlig fremdeles øges, og kravet til parkeringspladser vil blive større og større. Selv om antallet af beskæftigede i cityområdet måske er blevet mindre, kræves der nu langt større trafikareal, fordi mange nu kommer kørende i eget automobil. Det oplyses, at man i city inden for Søerne i dag har ca. 150.000 personer beskæftiget. Det er altså ca. 25 pct. af samtlige arbejdspladser i hovedstadsområdet, og der er