

[Står Johansen.]

været en række byplanmæssige og egnsplanmæssige undersøgelser — så ender alle disse undersøgelser i den konklusion, at man bør have en tunnelbane i Storkøbenhavn for at kunne afvikle den meget store trafik, der er. Jeg kan også sige, at selv i den allersidste betænkning om overfladefrafrikken, der er kommet fra de københavnske-frederiksbergske sporveje, og som blev offentliggjort i forgårs, dér bygger man på — eller rettere sagt, jeg vil hellere sige det sådan, at denne langtidspanlægning forudsætter tunnelbaner i Storkøbenhavn.

Når man nu ser på hele det materiale, gennearbejdet, som det har været af sagkyndige på alle de områder, som trafikproblemet berører, så kunne man jo godt rette det spørgsmål — det var især det ærede medlem hr. Guldberg, der var inde på nogle meget moderne betragtninger om, hvordan sådanne problemer skulle løses, og mente, at udviklingen var fløjet forbi tunnelbanerne — om der er så meget ændret fra maj 1965, hvor de betragtninger overhovedet ikke var fremme, til november 1965. Ganske vist foregår udviklingen jo med stormskridt, men at den skulle være så stærk, som det ærede medlem hr. Guldberg heroppefra gav udtryk for, vil jeg dog stille mig tvivlende over for. Selv om der sker ændringer i trafikvaner, og selv om det er en gammelkendt sandhed, at gode trafikveje og for øvrigt også jernbaner og alt, hvad der har med trafik at gøre, virker tiltrækkende — det er jo ganske klart, man kan jo se lige fra tidernes morgen, hvad jernbaner har betydet, hvad havne har betydet, og også i dag hvad lufthavne betyder — så er det da givet, at det afgørende må jo være, om der er et behov for det, der foreslås, om det er nødvendigt for de mennesker, som bor der, om det er nødvendigt for erhvervslivet. Det må efter min opfattelse være behovet, der må være det helt afgørende i de betragtninger, som man skal omlægge for at kunne tage den beslutning, man skal tage; det er behovet, der er afgørende, det er det, der må påvirke afgørelsen af, hvorvidt man skal have banerne eller ikke.

Jeg lægger jo altså ikke skjul på, at alle de undersøgelser, der er foretaget, kommer

til den konklusion, at der er behov for disse baner. I hvert fald er det konstateret inden for de kommissioner, der har arbejdet med sagen, at dette behov eksisterer. Det er da ganske klart, at den kritik, der er rejst af enkeltpersoner, må undersøges meget nøje, men som sagt, ved kommissionsbehandlinger har der altid været konstateret et behov for tunnelbaner i Storkøbenhavn. Dette behov har særlig været dikteret af, at cityområdet har en meget stor betydning for erhvervslivet, ikke alene for de 175.000 beskæftigede inden for cityområdet. Det er jo en kendsgerning, at i cityområderne i alle de store byer befinder sig hele koncentrationen af en række funktioner, der ikke mindst er nødvendige for erhvervslivet og i særdeleshed for eksporten; det kender man fra alle storbyer verden over. Derfor siges det også i skitseforslaget til lovforslaget om tunnelbaner under omtalen af cityområdets funktioner — jeg beder den højtærede formand om lov til at citere —

„Området rummer størsteparten af de af hovedstadsområdets funktioner, der kan karakteriseres som cityaktivitet: politiske, administrative, finansielle, erhvervsmæssige, kulturelle institutioner, hovedkontorer, specialiseret butikshandel og forlystelseliv samt et rigt udvalg af service- og hjælpefunktioner.“

Det er jo en kendsgerning, at jo mere moderne et samfund bliver, desto flere bliver optaget af servicefunktionerne inden for dette samfund. Det er billedet af det moderne velstående samfund, det er billedet af vestens samfund, hvor man kan yde den stærke service, som man ikke kan yde i andre lande, der ligger væsentligt længere tilbage. Servicetjenesten er koncentreret om de lidt større byer og om de store byer, og den kræver både plads og ikke mindst transportmuligheder. Jeg tror, at denne udvikling vil fortsætte, og at den vil fortsætte her i Danmark samtidig med den udvikling, som særlig det ærede medlem hr. Guldberg fremhævede, det værdifulde, hvad jeg er ganske enig i, i en udvikling, der har medført, at industrien i efterkrigsårene har kunnet sprede sig over hele landet. Denne udvikling er værdifuld, men man undgår ikke udviklingen omkring de store byer.