

[Erhard Jakobsen.]

fulgt diskussionen, fordi det i så høj grad har været hensynet til omegnsviklingen, der har præget den, men jeg tror dog, at der er visse skævheder at bemærke, hvad angår den retning, diskussionen har taget.

Det forekommer mig, at man allerede i én henseende er umoderne: jeg tror, at man allerede nu lægger for stor vægt på bolig-arbejdsstedtrafikken. Det tror jeg man gør specielt, når man sigter mod omegnen, idet det vel er rigtigt, at der er tale om nye, store centre, Høje Tåstrup, Lyngby o. s. v., i relation til handel og omsætning, men netop her gælder det vel, at der vil være meget lille grund til at betjene disse områder med en tunnelbane og føre tunnelbanen derud, for dér har man chancen for at lave de parkeringspladser, der skal til. I nye områder er der ingen undskyldning for ikke at lave det fornødne antal parkeringspladser, så dér er tunnelbanen af den grund ikke nær så påkrævet — heller ikke når det gælder arbejdsstedet — som den er, når der er tale om centrum, hvor det at indrette parkeringspladser ikke er noget økonomisk uoverkommeligt, men fysisk uoverkommeligt; det kan ganske simpelt ikke lade sig gøre, uden at man ødelægger værdier, som ikke bare er af økonomisk art.

Derfor tror jeg, at man, når man diskuterer, om tunnelbanenettet eventuelt skulle have en anden retning, kan lade de omtalte nye centre ude af betragtning, for dér vil andre trafikmidler, såvel kollektive som individuelle, være i stand til at klare opgaven.

Jeg mener tillige, at man i en anden relation lægger for stor vægt på bolig-arbejdsstedtrafikken og derved undervurderer noget andet. Mon der er ét æret medlem af det høje ting, der ikke på et eller andet tidspunkt er kommet for sent til toget eller til lufthavnen i Paris eller London eller et andet sted, fordi han ikke i tide kom ned i undergrundsbanen og tog den? Alle andre trafikmidler kommer uhjælpeligt for sent i alle store byer.

Vi får også efterhånden en betydelig bolig-lufthavntrafik, bolig-jernbanestationstrafik eller hotel-jernbanestationstrafik o. s. v.; det vil en by som København og et område som Storkøbenhavn i høj grad få med

industrivirksomheder, der har gæster fra udlandet o. s. v. Også her må vi være klar over, at det at gøre Storkøbenhavn tiltrækkende for folk fra omverdenen i høj grad har noget at gøre med, om disse folk ved en effektiv betjening hurtigt og bekvemt kan komme frem og tilbage til de steder, de skal. København er allerede i høj grad et internationalt centrum, og det tror jeg man i den forbindelse skal tænke meget på.

Den kritik, man nu hører, skal man derfor ikke benytte som grundlag for en tilbunds-gående undersøgelse af, om man måske hellere skulle lade tunnelbanerne gå mellem Tåstrup og Lyngby i stedet for at lade dem gå mellem forskellige dele af København — jeg indrømmer ganske vist, at en sådan bane måtte gå gennem Glad-sakse, og det ville jo være charmerende — men derimod tror jeg, der kan være grund til at overveje, om den nu omtalte tunnelbane på visse strækninger måske skulle have sine endepunkter skudt længere ud. Jeg kunne godt tænke mig, at det ikke længere var aktuelt at lade banen under Nørrebrogade ende på Nørrebro, men at man lod den ende f. eks. ude i Brønshøj, i Husum eller, hvem ved, måske i Glad-saxe. I alt fald kunne man lade den ende sådan, at man betjente større kvarterer, således at også de mennesker, som kommer med andre trafikmidler og med ikke-kollektive trafikmidler til stationen, kan benytte banen, fordi stationen placeres på et sted, hvor der er mulighed for at anlægge tilstrækkelig store parkeringspladser; det er der bestemt ikke på Nørrebro.

Derfor vil jeg tro, at vi skal give os tid til endnu at kigge på visse enkelt-heder, ganske vist i de store træk; men jeg er jo bange for, at nogen, pressen eller andre, nu skulle kunne tage denne kritik som udgangspunkt for at få forsinket hele historien. Her vil jeg være agtpågivende, for det kunne blive meget dyrt i relation til diskussionen om, hvor meget kommunerne og hvor meget staten skal betale; dette er jo bagatelspørgsmål sammenlignet med, at det hele skulle komme til at vente i 10 år. Så ville det mindste, kommunerne kunne slippe med at betale, blive kæmpebeløb i sammenligning med det største, man nu vil komme til at betale, hvis man bare begynder hurtigt.