

[Støhr Johansen.]

den udvikling, der har fundet sted i Storkøbenhavn efter anden verdenskrig, har medført, at industrialiseringen er blevet spredt ud over meget større dele af Storkøbenhavn end før, at en hel del af storindustrien er blevet lagt ud i omegnskommunerne, og at der derved er kommet en pendultrafik, som man ikke tidligere har haft.

Det er ganske klart, at denne spredning af industrien har ændret bybilledet, men det har ikke betydet, at man derfor beskæftiger færre i den indre by. Forholdet er simpelt hen det, at de virksomheder, der flytter ud, bliver erstattet med kontorbygninger til administration, med butikker og med de serviceindustrier, som naturligt hører til i bymidten. Derfor har f. eks. City, som er Danmarks største koncentrerede arbejdssted, hvor der beskæftiges mellem 150.000 og 175.000 mennesker, stadig behov for trafikmidler, for at problemet kan løses.

Foruden trafikken mellem bolig og arbejdssted kommer så transittrafikken, som man regner med udgør omkring 20 pct. Og når man får den udbygning af Amager, som de store planer, der er vedtaget i København, går ud på, må man regne med, at der også herfra vil komme en transittrafik gennem den indre by og til den indre by, hvorved trafikbehovet øges væsentligt. I det københavn-frederiksberg-ske trafikelskab, altså sporvejs- eller nu nærmest busselskabet, har man i de senere år gennemført en rationalisering med busser; det giver kortere intervaller; men hvis den individuelle trafik vokser procentuelt på samme måde, som den har gjort i de senere år, vil jo netop disse overfladef trafikmidler blive vanskeligere stillet, hvis det ikke er muligt at flytte en del af trafikken ned i undergrunden.

Vi har i udvalget drøftet — og hr. Guldberg har jo været meget inde på det — spørgsmålet om en bedre forbindelse til Amager. Selv om hr. Guldberg i dag forekom mig lidt mere negativ, end vi ellers kender ham, tror jeg nok, at hans forslag er vel værd at overveje. Forholdet er det, at der på Amager nok bor flere mennesker end f. eks. oppe i Nordjylland, hvor man nu laver en tunnel under Limfjorden; der er jo en meget større trafik ind til arbejds-

stederne herovre, og derfor er jeg helt enig med hr. Guldberg i, at en bedre forbindelse til Amager er nødvendig. I dag har vi 2½ bro, hvis man regner omvejen derude ved Sydhavnen for en halv bro; ellers er der jo kun de to gamle broer, og enhver ved, hvor sårbare broer er, når trafikken er størst. Det er altså nødvendigt at tage Amager med ind i billedet, det tror jeg også udvalget er klar over, og under drøftelserne i de kommuner, der nu skal svare ministeriet angående spørgsmålet om Amager, har man været meget stærkt inde på Amagerproblemet, selv om man vel nok fortsat i Storkøbenhavn mener, at Cityproblemet trænger sig stærkest på, fordi det her kniber med at gennemføre den kollektive overfladef trafik.

Jeg mener altså, det vil være rigtigt nu at fortsætte undersøgelserne, også de tekniske undersøgelser, og overveje, om man skal ændre prioriteringsfølgen og flytte spørgsmålet om trafikken til Amager frem i første række. Jeg vil gå ganske fordomsfrit ind i denne drøftelse, for jeg erkender, at Amager er dårligt betjent, hvad trafikken angår, og med den store udvidelse af boligområder, der er planlagt, er det ganske klart, at den trafikmæssige underforsyning vil vokse væsentligt. Derudover er der så problemet med lufthavnen; men jeg vil dog understrege, at det er problemerne i forbindelse med afstanden mellem bolig og arbejdssted, der må være det afgørende; det er som sagt meget afgørende for Amager.

Nu kan man selvfølgelig, som hr. Guldberg gjorde, rejse det spørgsmål, om tiden er løbet fra tunnelbaner. Vi har jo i dette spørgsmål fået en række indlæg fra forskellige sider, særlig fra motororganisationerne. Jeg kan dog ikke sige, at nogen af dem har overbevist mig, især fordi man fra kritikernes side i væsentlig grad bygger på amerikanske undersøgelser, og byudviklingen i de amerikanske byer er jo væsensforskellig fra de europæiske byers alene af den grund, at vi har de gamle fæstningsbyer, de gamle tæt bebyggede byer, hvor det ikke er muligt at føre motorgader helt ind til City, hvad man som bekendt gør i de amerikanske byer. Jeg mener ikke, man helt kan sammenligne de amerikanske byer med de europæiske, men på trods af at Amerika har meget bedre motorveje,