

[Stæhr Johansen.]

Man må også huske på, at ikke mindst Københavns havn betyder uhyre meget, hvad angår transport, og der er lufthavnen, hvor antallet af passagerer er stigende. København har jo takket være SAS udviklet sig til at blive en større og større gennemrejseby, hvor man opholder sig nogle dage, og har fået en helt anden international betydning ved den meget store udvidelse af luftfarten, som har fundet sted.

Hertil kommer udviklingen ude omkring i landet, som jeg mener er tilfredsstillende, med den udflytning, der finder sted. Jeg er enig i, at en landsplan er nødvendig, for at udviklingen kan blive endnu mere hensigtsmæssig; det er noget, man kender fra byplanlæggernes arbejde i alle lande.

Men der er én ting, der er helt afgørende, og som er ens i alle lande verden over, nemlig at de større byer og især hovedstadsområderne over en særlig tiltrækning på befolkningen. Det viser befolkningsudviklingen i samtlige hovedstæder på trods af alle reguleringer, på trods af alle indgreb. Det er en naturlov, der her virker, og den kan ingen lovgivning ændre. I Moskva, som var planlagt til 5 millioner indbyggere, har man jo helt andre metoder for arbejdsfordelingen og regler om, hvor folk må bo — og man kan håndhæve dem, hvad vi ikke kan i vort samfund. Men selv dér er man siden anden verdenskrigs afslutning nået op på 8 millioner indbyggere, 3 millioner mere end planlagt.

Jeg vil derfor gerne understrege så stærkt, jeg kan, at de større byer har en tiltrækning, som man ikke kan fjerne; det ligger i menneskenes natur. Derfor må vi forudsætte, at selv om der kommer en stor udvikling ude omkring i landet, vil København virke tiltrækkende, og der vil komme et stadig større antal indbyggere.

Endvidere stiller den moderne industri, som efterhånden er kommet ind på produktionsdeling, hvorefter de enkelte industrier ikke længere laver varen fra bunden, men leverer dele af denne, krav om en stærkt stigende erhvervskørsel, der også skal have sin plads. Det har meget stor betydning, for det spiller jo en rolle for prisen, hvis man kan spare tid med at transportere varerne fra den ene fabrik til den anden.

Det er lige så klart, at både erhvervs-

livet og den borger, der skal fra sit hjem og til sit kontor eller sin fabrik, har en interesse i en hurtigere, hyppigere og sikrere transport uden de forsinkelser, som man i dag er ude for, og som man må forvente vil blive større fremover. Det er dyrt for samfundet, det er dyrt for erhvervslivet, og det må være en offentlig opgave at forsøge at løse dette problem på den mest hensigtsmæssige måde.

Endvidere vil trafiktætheden — det viser tallene fra andre byer, hvor man har lavet tunnelbaner — medføre, at der sker en overflytning af passagerer fra den individuelle biltrafik til den kollektive trafik, når denne bliver i stand til at betjene borgerne bedre end i øjeblikket. Muligheden for at drage en væsentlig del af dem, der i dag bruger den individuelle trafik, over til den kollektive trafik, er simpelt hen baseret på, at man har et kollektivt trafiknet, der kan opfylde de fordringer, man med rimelighed kan stille til det.

Der er heller ingen tvivl om, at tunnelbanerne vil have større muligheder end overfladef trafikken for at forhindre de forsinkelser, man kender i dag i trafikken her i København og i alle større byer verden over. Jeg vil gerne understrege særlig stærkt, at det er en kendsgerning, som er bekræftet af alle de oplysninger, man har fra udlandet, at undergrundsbaner er den hurtigste bytransport, man har. Jeg kan henvise til den udtalelse fra formanden for London Transport til et af Londons blade, at undergrundsbanerne er billigere at anlægge end store og brede vejanlæg med tilsvarende parkeringspladser og parkeringshuse, og at de er en afgørende faktor for erhvervslivet i verdens største byer. Det var altså en udtalelse, der var fremsat af formanden for London Transport — vel nok det største transportselskab, man kender her i verden.

Man må på grundlag af en sådan spørge kritikerne af tunnelbanerne, hvorfor man i alle andre lande dels udbygger tunnelbanerne i de byer, der i adskillige år har haft tunnelbaner, dels bygger eller projekterer tunnelbaner i en række andre byer. Det er jo en kendsgerning, at der er en stigende trang til at bygge tunnelbaner, og hvorfor skulle København adskille sig så totalt fra alle andre byer af samme størrelse verden over, at det var forkert at bygge