

trafikkommission af 1. juli 1944, har der igennem de derefter forløbne år været ført orienterende forhandlinger mellem de pågældende tekniske instanser inden for statsbanerne og Københavns kommune om linjeføringen for et fremtidigt tunnelbanenet. Ved forhandlingerne er man i store træk kommet ind på følgende forslag:

- 1) En indføring af Hareskovbanen i tunnel langs Nørrebrogade til Nørreport station, under denne og videre i tunnel i en bue under Kgs. Nytorv, Højbro Plads og Rådhuspladsen til Hovedbanegården.
- 2) En indføring af Køgebugtbanen i tunnel langs Istedgade til Hovedbanegården, hvor den tilsluttes den under 1) nævnte tunnelbane.
- 3) En indføring af Ballerupbanen i tunnel under Frederiksberg station og videre i tunnel i en bue under H. C. Ørstedvej, Gl. Kongevej og Vesterbrogade til Hovedbanegården. Herfra forløber banen sammen med den under 1) nævnte bane til Højbro Plads, hvor den drejer fra og føres under havnen til Amager og langs Amagerbrogade og eventuelt videre ud til Kastrup lufthavn.

Ved dette skitsemæssige forslag er tilsigtet at give de omhandlede S-baner en så god og hensigtsmæssig indføring til bymidten som muligt. Nødvendigheden af en sådan udvidelse af tunnelbanenettet ud over den bestående Boulevardbane må søges i den omstændighed, at Storkøbenhavns befolkning (ca. 1,3 mill.), hvoraf allerede nu en væsentlig del (ca. 480 000) bor i omegnskommunerne, i de næste 25 år påregnes at stige med ca. 400 000, der så at sige udelukkende vil være henvist til at søge bolig i Københavns omegn. Da hovedparten af omegnsbefolkningen imidlertid har og fremtidig vil have sin beskæftigelse inde i København, vil befolkningstilvæksten medføre en forøgelse af det i forvejen voldsomme pres på de kollektive, radiale trafikmidler, først og fremmest S-banerne.

Det må meget stærkt understreges, at det er udelukket, at den nuværende Boulevardbane i det lange løb vil kunne optage en sådan forøgelse af trafikken. Der må derfor — såfremt det i det hele taget skal være muligt at tilgodese omegnsbefolkningens behov for kollektiv transport til og fra København ud i fremtiden — skaffes udvej for nye indføringer af S-banenettet til den indre by. Dette vil kun kunne ske ved anlæg af nye tunnelbaner.

Spørgsmålet om tunnelbaner i København må endvidere ses på baggrund af, at den stigende motorisering har bevirket, at trafikken på tilkørselsvejene til København og på det københavnske

gadenet i de senere år er steget voldsomt med deraf følgende vanskeligheder for afviklingen af såvel den kollektive som den individuelle overfladef trafik.

Da motoriseringen må antages fremdeles at gå frem, vil trafikvanskelighederne stige i det mindste i takt hermed. Allerede i dag er situationen alvorlig, og de foranstaltninger, man har truffet med hensyn til ensretning af trafik, parkeringsforbud m. v., kan kun betegnes som nødhjælp. Såfremt trafikken fra omegnen til København og trafikken i selve København i fremtiden skal kunne blive afviklet på tilfredsstillende vis, vil det være nødvendigt, at der sker en afgørende aflastning af gadenettet, og dette kan ske ved i tilslutning til S-banenettet at bringe de omhandlede tunnelbaneanlæg til udførelse.

Man er klar over, at der til supplerung af tunnelbaneanlæggene må ske en vis udbygning af det nuværende primærgadenet, hovedsageligt beliggende i det nuværende gadeniveau og med lysregulerede og kanaliserede kryds, men udgifterne til disse anlæg vil blive væsentligt mindre, end hvis man ville forsøge at afvikle den københavnske trafik ved først og fremmest at udbygge anlæggene for den individuelt betonede trafik og se bort fra anlæg af tunnelbaner. I så fald ville det være nødvendigt at udbygge primærgadenettet som et net af regulerede motorgader, d. v. s. facadeløse med midteradskillelse og uden niveauskæringer m. v., ligesom der da måtte påregnes tilvejebragt meget omfattende og pladskrævende parkeringsanlæg.

I henhold til en af det økonomiske sekretariat i 1959 udarbejdet rapport om økonomiske problemer ved Storkøbenhavns trafikudvikling vil udgifterne til en fuldstændig udbygning af S-banenettet (inklusive de i § 1 omhandlede anlæg) og anlæg af tunnelbanerne samt en supplerende udbygning af det nuværende gadenet være af samme størrelsesorden, ca. 1,5 milliard kr., som udgifterne til en individuelt betonet, gennemgribende udbygning af trafiknettet med motorgader m. v. Herved må imidlertid tillige tages i betragtning, at tunnelbaner er langt mindre pladskrævende end motorgader med parkeringsanlæg og efter udførelsen tillader udnyttelse af den ovenover tunnelbanen liggende grund i gadehøjde.

Det må imidlertid rent bortset fra spørgsmålet om anlægsudgifternes størrelse betvivles, om en ensidig udbygning af et trafiksystem, bestemt for individuelt betonede trafikmidler, vil kunne tilgodese en tilfredsstillende trafikafvikling, ligesom man vel i samfundsøkonomisk henseende må lægge vægt på også at udbygge det kollektive trafikapparat.

Til støtte for denne opfattelse tjener endvidere en i førnævnte rapport under visse forudsætninger