

[Ministeren for offentlige arbejder.]

toftebanen — må ses i sammenhæng med spørgsmålet om anlæg af tunnelbaner i København, hvilket spørgsmål statsbanerne ikke har ment at kunne tage ud af sin forbindelse med en eventuel oprettelse af et trafikråd for Storkøbenhavn, jfr. det i folketingssamlingerne 1957-58 og 1958-59 herom fremsatte lovforslag.

Den skæbne, som overgik lovforslaget om trafikrådet, vil formentlig for dette høje tings medlemmer stå i frisk erindring. Jeg anser det imidlertid for uforsvarligt fremdeles at udsætte anlægget af Køgebugtbanen og udbygningen af Hareskovbanen, og nærværende lovforslag tilsigter derfor at skaffe udvej for nu — foruden Lundtoftebanen — at komme i gang med disse baner, således at der kan skabes et fastere grundlag for Københavnsegnens trafikforhold og hele fremtidige udvikling på linje med det af egnsplanudvalget tilstræbte.

For Lundtoftebanen kan den endelige tilslutning til S-banenettet ske ved Jægersborg S-station. Der må så af ministeriet for offentlige arbejder optages forhandling med Lyngby-Nærumbanen om dennes fremtidige forhold.

For de to andre baners vedkommende bliver det nødvendigt at skaffe midlertidig forbindelse til bymidten, tilrettelagt således, at der ikke foregribes noget væsentligt med hensyn til den senere indføring af disse baner i det påregnede tunnelbanesystem. Jeg kan her henvisne til lovforslages § 3 og bemærkningerne hertil.

Det er tanken, at Hareskovbanen i og for sig færdigbygges som S-bane, men muligt indtil videre trafikeres med dieseldrift og således, at der bliver 20 minutters drift med en passende overgangstid fra København L. station til S-togene mod Vanløse og Hellerup på Nørrebro S-station.

Køgebugtbanen tænkes anlagt etapevis, i første omgang til Vallensbæk med 20 minutters drift og med en indføring indtil videre i de nuværende S-togsspor ved Dybbølsbro station og dermed i Københavns Boulevardbane.

Anlægsudgifterne til de tre S-baneanlæg kan kun angives rent kalkulatorisk, da detailprojekter ikke er udarbejdet. De er, inklusive arealerhvervelser og rullende materiel, skønnet til at udgøre omkring

150 mill. kr. Statsbanerne er indstillet på i givet fald snarest at søge ekspropriationerne ført igennem og sideløbende hermed gå i gang med alle 3 baneanlæg og fremme disse. Bestemmende for, hvor hurtigt anlæggene kan føres igennem, bliver — foruden tempoet i tildelingen af de fornødne bevillinger — tillige, om der kan fremskaffes den fornødne arbejdskraft, herunder også overordnet teknisk personale til projektering og arbejdsledelse. Der vil dog ikke kunne påregnes en kortere arbejdsperiode end 6-8 år til gennemførelse af de 3 anlæg.

Som jeg lige har nævnt, regner statsbanerne med, og det er også angivet i lovforslaget, at Køgebugtbanen og Hareskovbanen anlægges med visse midlertidige forbindelser til bymidten, men dette er ikke og kan ikke være en endelig løsning. Befolkningstilvæksten i omegnskommunerne vil i de kommende år medføre en forøgelse af det i forvejen voldsomme pres på de kollektive radiale trafikmidler, først og fremmest S-banerne, og det er udelukket, at den nuværende Boulevardbane i det lange løb vil kunne optage en sådan forøgelse af trafikken.

Der må derfor skaffes udvej for nye indføringer af S-banenettet, herunder Køgebugtbanen og Hareskovbanen, og dette vil kun kunne ske ved anlæg af 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 overfladetrafik.

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 en nødhjælp. Såfremt trafikken fra omegnen til København og trafikken i selve København i fremtiden skal afvikles på tilfredsstillende vis, vil det være nødvendigt, at der sker en afgørende aflastning af gadenettet, og dette kan på rationel måde kun ske ved at søge trafikken lagt ned under jorden. Det har andre stor-