

[Ministeren for offentlige arbejder.]

byer måttet gøre, og København kan næppe komme uden om det. Der skal med andre ord i tilslutning til udbygningen af S-banenetttet tages fat på et tunnelbaneanlæg. Det er en stor opgave, og det er uden videre klart, at det er noget, der både af tekniske og økonomiske grunde må strække sig over mange år, men vi kan ikke blive ved at gå uden om opgaven.

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

Det økonomiske sekretariat har i 1959 udarbejdet en meget interessant rapport om de økonomiske problemer ved Stor- københavns trafikudvikling, en rapport, som alle sagkyndige instanser har ydet bidrag til. Efter denne rapport vil udgifterne til en individuelt betonet, gennemgribende udbygning af trafiknettet med motorgader m. v. være af samme størrelsesorden, ca. 1,5 milliard kr., som udgifterne til en fuldstændig udbygning af S-banenetttet og anlæg af tunnelbanerne samt en supplerende udbygning af det nuværende gadenet. Foruden det, jeg har anført om anlægsudgifterne, må tillige det meget betydningsfulde moment tages i betragtning, at tunnelbaner er langt mindre pladskrævende end motorgader med parkeringsanlæg, og at tunnelbanerne efter udførelsen tillader udnyttelse af den oven over tunnelbanen liggende grund i gadehøjde.

Man må imidlertid — rent bortset fra spørgsmålet om anlægsudgifternes størrelse — have lov at have sin tvivl om en sådan ensidig udbygning af trafiksystemet, bestemt for individuelle trafikmidler, med

andre ord i første række for dem, der kører i egen bil, vil kunne skaffe en for helheden tilfredsstillende trafikafvikling, ligesom man vel i samfundsmæssig henseende må lægge vægt på også at udbygge det kollektive trafik- apparat. Det er i hvert fald mit syn på dette spørgsmål.

Til støtte for denne opfattelse tjener i ikke ringe grad, at der i den rapport, jeg nævnte for lidt siden, under visse forudsætninger er opstillet en beregning over totalomkostningerne pr. år ved afviklingen af maksimaltimetrafikken gennem „Søgade- ringen“ ved overvejende kollektiv eller overvejende individuel udbygning af trafik- apparatet. Af denne beregning fremgår det, at de årlige totalomkostninger ved den kollektive udbygning skønnes at ville udgøre ca. 60 mill. kr. og ved den individuelle ca. 86 mill. kr. Den individuelle befordring er altså langt den dyreste i driftsudgifter, et forhold, man må lægge en ikke ringe vægt på.

De i lovforslagets § 1 omhandlede S-bane- anlæg vil antagelig kunne være fuldført i løbet af 6-8 år, og det må anses for nødven- digt, at man senest til dette tidspunkt, men helst væsentligt tidligere, kan gå i gang med de egentlige tunnelbaneanlæg i Køben- havns og Frederiksberg kommuner.

Det er jo ikke noget nyt spørgsmål, og det har været genstand for mange over- vejelser og forhandlinger. I de senere år har der været ført orienterende forhand- linger mellem de pågældende tekniske in- stanser inden for statsbanerne og Køben- havns kommune om linjeføringen for et sådant fremtidigt tunnelbanenet, og så vidt jeg har forstået, har man ved disse for- handlinger fundet frem til et grundlag for den videre og endelige udarbejdelse af et projekt. For at få sagen ind i mere faste rammer er det i lovforslaget foreslået, at der nedsættes et udvalg, der skal udarbejde et sådant projekt. Udvalget er tænkt for- uden af en formand at komme til at bestå af repræsentanter for Københavns og Fre- deriksberg kommuner og for statsbanerne som anlægsmyndighed.

Da det må være en forudsætning for gennemførelsen af det af dette udvalg ud- arbejdede projekt, at man får fastlagt, hvorledes finansieringen skal ske, er det i