

[Ministeren for offentlige arbejder.]

fast, og endelig heller ikke om der burde kunne ske ændringer heri på grundlag af den senere udvikling.

Dette spørgsmål må imidlertid også finde sin afklaring, og der ville vel i og for sig ikke have været noget i vejen for, at de nærmere regler om fordelingen af de pågældende kommuners bidrag kunne være fastsat i selve lovforslaget, men jeg har nu fundet det rimeligt at følge et ønske fra kommunerne om, at de fik lejlighed til at udtale sig med hensyn til dette spørgsmål, og der foreslås derfor nedsat det i forslaget § 4, stk. 3, omtalte udvalg med repræsentanter for kommunerne.

Jeg vil herefter vende mig til spørgsmålet om selve det foreslåede linjenet, således som det er beskrevet i § 1, stk. 1.

Forslaget er ganske i overensstemmelse med det forslag, som er fremsat af tunnelbaneudvalg I i dets betænkning. Jeg vil her gerne benytte lejligheden til at understrege, at der i tunnelbaneudvalget var fuld enighed om dette forslag; jeg tror, at det kan være nyttigt at slå dette fast.

Med hensyn til detaljer ved forslaget tillader jeg mig at henvise til udvalgets betænkning og skal her blot fremhæve, at forslaget — ligesom tidligere forslag udarbejdet såvel af statsbanerne som af Københavns kommune, herunder det i kommunens generalplan af 1954 indeholdte forslag — forudsætter, at tunnelbanerne tilsluttes det storkøbenhavnske S-banenet, hvilket da også må være en selvfølge i betragtning af, at tunnelbanerne som før nævnt bl. a. skal tjene til en nødvendig aflastning af Boulevardbanens nærtrafikspor.

For så vidt angår de samlede udgifter til faste anlæg, er disse for en fuld udbygning af det foreslåede tunnelbanenet på basis af 1962-priser anslået til 1,5 milliard kroner, men det er påregnet, at nettet i årene indtil 1990 kan være blevet udbygget i et afrundet og ydedygtigt omfang, herunder som aflastning for Boulevardbanen, svarende til en overslagsmæssig anlægssum for faste anlæg på ca. 1 milliard kroner og for rullende materiel på 120-160 millioner kroner.

Tunnelbaneudvalg I har ment som en nøgtern vurdering at måtte regne med denne ca. 25-årige udbygningsperiode svarende til en gennemsnitlig årlig investering

på 40-50 millioner, og jeg er enig med udvalget i, at dette — man kan vel sige desværre — formentlig er en realistisk vurdering, idet det selvsagt vil være ønskeligt at få en kortere arbejdsperiode. Spørgsmålet herom afhænger væsentligt af, om de fornødne bevillinger kan opnås, og om den tekniske og manuelle arbejdskraft er til rådighed.

Et naturligt spørgsmål vil vel være, hvor man først skal gå i gang med de egentlige anlægsarbejder, og jeg har fundet det rigtigst at gå ind for et af tunnelbaneudvalg I fremsat forslag, der med støtte i trafikale overvejelser går ud på, at 1. etape af tunnelbaneanlæggene skal være Køgebugtbanens indføring i tunnel under Vesterbro via Hovedbanegården og Højbro til Kongens Nytorv. Dette forekommer så meget desto mere rigtigst, når henses til, at der ved at lade denne strækning blive 1. etape i udbygningen ikke herved foregribes noget med hensyn til, hvilken eller hvilke af de øvrige strækninger det af trafikmæssige eller byplanmæssige grunde derefter vil være rigtigst at bringe til udførelse.

Spørgsmålet har dog selvfølgelig været overvejet i tunnelbaneudvalg I, der har peget på tre muligheder for en fortsættelse af den fastlagte 1. etape. To af mulighederne er de i lovforslaget under § 1, nr. 2a og 2b, nævnte videreføring af passerende Nørreport Station og langs Nørrebrogade til forbindelse med Hareskovbanen, henholdsvis passerende Østerport Station og langs Østerbrogade til forbindelse med S-banerne nordfra, og som en tredje mulighed er der peget på tunnelbanestrækningen ud på Amager. Medens de to første muligheder straks giver en forbindelse mellem banerne vestfra og én, henholdsvis flere, af banerne nordfra og derigennem direkte aflaster Boulevardbanen, må baggrunden for den tredje mulighed være den forventede store udbygning af boligkvarterer på Amager. Det har været tunnelbaneudvalg I's opfattelse, at det ikke på nuværende tidspunkt vil være nødvendigt at tage stilling til de anførte etapemuligheder, men at en stillingtagen kan og bør udskydes, indtil forholdene — når 1. etape er i gang — med større sikkerhed kan overskues. Det samme gælder i øvrigt Ballerupbanens indføring gennem Frederiksberg til Hovedbanegården, idet