

[Ove Hansen.]

tunnelbaner er vel noget af det dyreste at anlægge — men da det her drejer sig om baner, der bl. a. skal gennem Københavns, Frederiksberg og Tårnby kommuner, altså kommuner med en kompakt bebyggelse, er tunnelbaner formentlig den mest hensigtsmæssige løsning og vel den eneste mulighed.

I bemærkningerne til lovforslaget anføres, at anlægsudgifterne til det foreslåede tunnelbanenet er anslået til ca. 1,5 milliarder kr. baseret på 1962-priser, men når hele banenettet i 1990 formentlig vil være fuldstændig udbygget, vil anlægssummen være øget væsentligt. Anlægsperioden for den samlede udbygning af trafiknettet vil antagelig blive henimod 25 år, og da det jo ikke er let at lovgive, endsige bevilge midler for en så lang periode, bemyndiger lovforslaget ministeren for offentlige arbejder til bl. a. at bringe anlægget af tunnelbaner og S-baner til udførelse i det omfang, som er angivet i forslaget, d. v. s. indføring af Køgebugtbanen i tunnel under Vesterbro til Kongens Nytorv, en tunnelbane fra Nørreport Station langs Nørrebrogade til Nørrebro Station, hvorved der opnås forbindelse med Hareskovbanen, en bane fra Kongens Nytorv til Østerport Station, indføring af Ballerupbanen under Frederiksberg til Højbro og derfra videre med en bane langs Amagerbrogade mod Lufthavnen, en Brønshøjbane med videre.

Ved vedtagelsen af dette forslag er det en betingelse, at Køgebugtbanen føres i tunnel under Vesterbro via Københavns Hovedbanegård og Højbro til Kongens Nytorv, og at dette arbejde skal påbegyndes senest i finansåret 1967-68, hvorimod tidspunkterne for gennemførelsen af de øvrige baneanlæg fastsættes ved særlig lov.

I begge tunnelbaneudvalg var vi enige om dette program for arbejdet. Jeg vil dog gøre opmærksom på, at de kommunale repræsentanter i udvalget anser det for nødvendigt at udvide den foreslåede første etape, som jeg lige har nævnt, med strækningen fra Kongens Nytorv til Østerport eller Svanemøllen, således at der med det samme skabes direkte forbindelse mellem de vestfra og de nordfra kommende S-baner og samtidig tilvejebringes en yderligere aflastning af Boulevardbanen.

Det er forståeligt, om der er medlemmer

her i det høje ting, der gør sig tanker om, hvorvidt det er den rigtige løsning af trafikproblemet i Storkøbenhavn, der nu foreslås. Jeg kan godt forstå, at sådanne tanker opstår; der er jo tale om et meget vidtrækkende problem, som man skal tage stilling til, men den lange og grundige behandling, der har fundet sted i begge tunnelbaneudvalg, skulle vel i nogen grad være garanti for, at det er den rigtige løsning. Jeg tror, jeg kan sige, at alle tænkelige muligheder for løsning af trafikproblemet har været genstand for drøftelser og indgående overvejelser. Det har ikke været nogen let opgave at finde en løsning af problemet med den kollektive trafik i et så stærkt udbygget område som hovedstadsområdet. Men når der er blevet enighed dels om at anlægge tunnelbaner, dels om de udarbejdede skitser og rækkefølgen af anlægene, må man vel have lov til at opfatte det som en slags garanti for, at det er den rigtige og mest hensigtsmæssige løsning, der nu foreslås. Det bliver naturligvis et meget omfattende og besværligt arbejde at bygge de lange tunneler, og det er ikke udelukket, at jordbundsforholdene i eller rettere under den indre by kan bringe overraskelser. Men selv om arbejdet vil være forbundet med store besværligheder, må det udføres. I andre lande har man løst problemet, og det må vi også gøre i Danmark. Ganske vist stiger antallet af biler fremdeles betydeligt, men behovet for kollektive befordringsmidler bliver ingenlunde mindre, tværtimod. Det kniber med at skaffe plads til de mange biler på gaderne, og det kniber ikke mindst med at skaffe parkeringspladser i Storkøbenhavn. Jeg tror, tunnelbanerne vil medføre en betydelig lettelse i overfladef trafikken og lette færdselspresset på udfaldsvejene fra København.

Som jeg tidligere har nævnt, er det meget store beløb, der skal investeres ved anlægget af tunnelbanenettet, og det har da også bevirket, at det har været vanskeligt i tunnelbaneudvalg II at opnå enighed om finansieringen. Udvalgets formand, det ærede medlem hr. Horn, udførte i udvalget et energisk arbejde for at opnå enighed, men desværre opnåedes ikke enighed mellem de kommunale repræsentanter og de politiske partiers repræsentanter i udvalget. Jeg beklager oprigtigt ligesom den højtærede