

[Stæhr Johansen.]

underskuddet til henholdsvis 3 mill. kr. og 0,9 mill. kr. Det vil i realiteten betyde, at Storkøbenhavns område, hvis man regner med S-banerne og statsbanernes omnibus-ruter i dette område — det tror jeg, jeg har lov til at sige uden at være nogen dårlig spåmand — bliver en overskudsforretning for statsbanerne. Jeg hører til dem, der er meget ked af, at det er så vanskeligt at dissekere statsbanernes regnskaber. Det lykkedes os dog engang i 1945-47 at få en undersøgelse i gang, hvor det viste sig, at S-banerne gav et godt overskud. At busserne giver det, ved vi alle, det kan ikke engang statsbanernes mærkværdige regnskaber skjule. Men det er altså min opfattelse, at det vil blive en overskudsforretning, hvis prognoserne holder, og de er heldigvis holdt nede i underkanten efter min opfattelse, og jeg vil derfor henstille til den højtærede minister, at man kommer ind på en nærmere drøftelse af spørgsmålet om de sidste udgifter, man i lovforslaget har lagt på.

Hvad angår den rent tekniske del af lovforslaget, har ministeren jo fulgt det forslag, der foreligger fra tunnelbaneudvalg I. Det er jo ikke nogen hemmelighed, og ministeren nævnedes det også i sin fremsættelse, at man fra hovedstadskommunernes samråds side havde ønsket en anden linjeføring og eventuelt også en anden prioritetsorden. Men som forslaget foreligger, kan jeg sige, at vi er velvillige over for det, da ministeren udtrykkelig understreger, at han vil komme med senere forslag i udvalget og drøfte, hvordan linjeføringen skal være. Jeg mener, det er et meget vigtigt spørgsmål. For kommunerne og for, at tunnelbanerne kan få succes, er det helt afgørende, at linjeføringen bliver rigtig.

Som konklusion vil jeg gerne sige, at jeg håber, at vi i sommerens og efterårets løb kan opnå enighed om dette vigtige forslag. Jeg kan på mit partis vegne sige, at vi vil gå ind i arbejdet med forståelse for problemerne og håbe på en god løsning.

Else-Merete Ross: I den betænkning om tunnelbanerne, der fremkom først på året, er der en interessant historisk oversigt over de tanker og planer, man har gjort sig lige siden 1940 om udbygning af S-banenetten og anlæg af tunnelbaner. Jeg har forstået det sådan, at der gennem disse mange år har været almindelig enighed hos de sagkyndige om, at overfladef trafikken i den indre del af København ville kunne aflastes betydeligt, hvis de rejsende dels fik S-baner ført længere ud mod deres bosted, dels fik større mulighed for at komme nærmere deres arbejdsplads gennem S-togenes fortsættelse gennem tunnelbaner i den indre by eller videre ud til andre S-baner. Den kollektive trafik skulle derved kunne byde på omtrent de samme fordele, som folk mener de har ved individuel trafik.

Det var derfor med forundring, jeg i mandags i Ingeniørforeningen hørte flere indlæg, hvori der udtryktes tvivl om det rigtige i at gå i gang med de foreslåede tunnelbaneanlæg. Et af argumenterne var, at der allerede nu var et aftagende antal arbejdspladser i det indre København, at der stadig ville blive færre, og at det derfor ville være urimeligt at ødelægge den gamle del af København ved anlæg af tunnelbaner. Personlig mener jeg, at tunnelbanestationer ikke behøver at ødelægge den indre by; man behøver bare at se på, hvordan metro nedgangene ser ud i Paris, de ødelægger da i hvert fald ikke gadebilledet.

Mere vigtigt finder jeg det argument, at der ikke vil være et tilstrækkeligt stort antal mennesker at befordre til den indre by og ganske særlig ikke lørdag og søndag; week-endordningerne, som bliver mere og mere udbredt, må nok tages med i beregningerne. Jeg ved ikke, i hvor høj grad det er sket, men jeg går dog ud fra, at det allerede er med i beregningerne. Fra statsbanernes side mener man, at Boulevardbanen ikke har kapacitet nok til at tage det stigende antal tog, der skal gennemføres ad den vej, når vi når frem til 1975-80, og de ønsker derfor aflastning gennem en Citybane.