

[Else-Merete Ross.]

I Ingeniørforeningen blev det fremført, at der ikke ville være behov for så stort et antal tog gennem Boulevardbanen som forudsat, og at dens kapacitet, når et tilstrækkeligt antal sikkerhedsmæssige anlæg var tilvejebragt, ville være stor nok også i fremtiden.

For så vidt den modstand, der kom frem i Ingeniørforeningen, var økonomisk begrundet, må det vist fastslås, at den udbygning af yderligere motorgader, parkeringspladser og parkeringshuse, der måtte til, hvis tunnelbanerne ikke blev gennemført, næppe ville blive billigere. Når der i 25 år har været mulighed for at fremkomme med betænkeligheder mod gennemførelse af tunnelbanerne, burde de være fremkommet tidligere, hvis de pågældende mener det alvorligt med deres indvendinger.

Da lovforslaget først skal gennemføres i næste samling, vil der være tid for modstanderne, hvis der virkelig er flere af dem, til at fremsætte deres meninger, som, hvis de er vægtige nok, naturligvis vil øve indflydelse på det endelige resultat. Men indtil det sker, mener jeg med rette man kan sige, at der både blandt teknikerne og blandt de implicerede kommuner er enighed om, at det er nødvendigt for at få en virkelig effektiv løsning på hovedstadsområdets trafikproblemer at anlægge tunnelbaner. Mit parti er derfor tilfreds med, at konkret forslag herom fremsættes nu.

I betænkningen fra 1961 om de store trafikinvesteringer står der, at jo længere tid der går, inden man får en effektiv udbygning af de kollektive trafikmidler, desto vanskeligere vil det være at vænne folk til at bruge dem i stedet for de individuelle. I 1961 havde man endda næppe forudset den helt enorme stigning i personbilernes antal, som er sket siden da. Skal de kollektive trafikmidler kunne tage konkurrencen op med den individuelle trafik, er det nok nødvendigt både at få dem opbygget hurtigt og at få dem gjort så bekvemme og praktiske, at de virker som en indlysende fordel.

Da jeg læste § 1 om de mange tunnelbaner, blev jeg helt forpustet, men jeg fik pusten igen, da jeg nåede til § 2 og så, at der kun er tale om nu at gennemføre første etape, som er indførelsen af tunnelbanen under Vester-

bro, Hovedbanen og Højbro til Kongens Nytorv.

Da jeg var og stadig er betænkelig ved, at vi vedtog at gennemføre 3 S-banestrækninger på én gang, finder jeg det meget beroligende, at man her vil koncentrere sig om at færdiggøre ét afsnit først og så få glæde af det uden at skulle vente på færdiggørelse af de øvrige afsnit.

I december fik vi et privat arrangeret møde med den højtærede minister angående de 3 S-baners prioritet, og dér fik vi løfte om et nyt møde omkring 1. marts. Jeg har rykket flere gange for dette møde og ville meget gerne vide, hvornår det kan finde sted. Jeg finder det nemlig meget vigtigt at få klargjort prioritetsrækkefølgen for de 3 S-baner; man kunne nemlig tro, at der ville blive givet Køgebugtbanen førsteprioritet, da det er dens gennemførelse som tunnelbane, der foreslås som første etape, og det er ikke fordi, jeg har noget imod det, hvis det skulle blive den bane, der fik førsteprioritet, men hvis det nu ikke er tilfældet, synes jeg man kan risikere at vække urigtige forhåbninger hos befolkningen omkring de tre foreslåede S-baner.

Der står, at dette første afsnit skal bygges senest i finansåret 1967-68. Jeg forstår, at økonomiministeren såvel som hele regeringen går ind for, at tunnelbanerne skal have en fremtrædende plads i investeringsprogrammet; men har den højtærede minister taget folketingets investeringsudvalg i ed, så der virkelig er håb om, at vi ikke som i så mange andre tilfælde bliver tvunget til at udsætte igangsættelsestidspunktet?

På grund af den stærke udvikling, der er i gang i Københavnsområdet, og under hensyntagen til de mange forskellige forslag om linjeføringen, der har været fremme i tidens løb, finder jeg det helt rigtigt, at gennemførelsen af de følgende etaper fastsættes ved særlig lov. Jeg finder det rimeligt og praktisk, at ministeren kan erhverve arealer og træffe anlægsmæssige foranstaltninger, som er nødvendige for at undgå senere vanskeliggørelse eller væsentlig fordyrelse af anlæggene. Jeg har ikke rigtig fantasi til at forestille mig, at man i forbindelse med visse nybygninger kan tilvejebringe et stykke tunnelrør uden dermed at komme til at binde sig til en helt bestemt linjeføring, som ganske