

[Arne Larsen.]

erhverv; alle andre og især handelserhvervet vil jo absolut være i City. Vi har praktisk talt det samme antal beskæftigede i dette område, som vi har haft i den seneste år-række. Planerne om nye Citydannelser eller erhvervscentre i Tåstrup og Lyngby er sikkert helt rigtige og burde fremmes, men man kan stille spørgsmålet: sker det i en overskuelig fremtid? Jeg tror, at en langt bedre trafikbetjening af Cityområdet er en uomgængelig nødvendighed. Vi har i dag Boulevardbanen med dens stationer på Østerport, Nørreport, Vesterport og Hovedbanegården; men i løbet af 10 år menes det, at Boulevardbanen har nået sit bristepunkt og ikke kan tage større trafikbelastning, hvorfor en løsning altså må komme. Tunnelbanen er vel en acceptabel løsning, men der er naturligvis grænser for, hvor mange Citystationer der kan bygges, og hvor tæt de kan bygges. Endvidere ligger de nuværende Boulevardbanestationer jo i udkanten af Cityområdet; folk skal enten skifte til andre trafiklinjer og andre trafikmidler eller gå ret væsentlige afstande for at komme til deres arbejdspladser.

Der foreslås en første etapeudbygning med en tunnelbanestrækning fra Køgebugtbanens indføring ved Enghave Station, videre under Istedgade til Hovedbanegården og videre til Rådhuspladsen, over Højbro til Kongens Nytorv. Dette skulle altså være den første etape. Derefter opremser lovforslaget andre muligheder for at gå videre med en række strækninger. Jeg skal ikke tage stilling til disse strækningers nødvendighed, og i hvilken rækkefølge de skal komme, det er jo heller ikke meningen, at vi skal gøre det netop i dag, idet hver etape skal vedtages for sig; men jeg vil gerne sige et par ord om første etape og dens udbygning.

Det gælder om, synes jeg, at begynde bedst muligt og opnå den størst mulige nytte-virkning med det samme. Jeg ved ikke, hvornår Køgebugtbanen er så langt fremme, at den kan føres i tunnel ind til Hovedbanegården, og jeg vil stille det spørgsmål, om det overhovedet er nødvendigt. Hvorfor ikke starte projektet med f. eks. tunnelbyggeri omkring Dybbølsbro, derfra føre tunnelen via Halmtorvet til Hovedbanegården og på den måde få hele City belagt med en tunnel-

banestrækning? Hvorfor begynde helt ude ved Enghave Station med Istedgadetunnelen? Den er der, så vidt jeg kan se, næppe noget behov for foreløbig.

Studerer man trafiktallene fra dette område, viser de klart, at det er ikke herfra, de Cityrejsende kommer. Derfor kunne jeg altså tænke mig, at man sprang Istedgade-strækningen over, i hvert tilfælde foreløbig, og startede inde i nærheden af Hovedbanegården og fik lavet Citystrækningen, altså at man kom ind til Rådhuspladsen, Højbro, Kongens Nytorv og den øvrige Citystrækning og kom i kontakt med Boulevardbanen et eller andet sted så hurtigt som gørligt. Det at stoppe på Kongens Nytorv i første omgang og så måske gå et helt nyt sted hen i anden omgang uden med det samme at få lavet en ordentlig Cityløsning er efter min mening forkert.

Jeg vil også her henvise til kontorchef Lembergs synspunkt, at det afsnit af tunnelbanen, som er altafgørende for, at den rigtige balance nås mellem kollektiv trafik og privat befordring, er linjen under City fra Hovedbanegården under Rådhuspladsen langs Strøget til Højbro og Kongens Nytorv og derfra videre til Østerport og Nørrebro. Jeg er helt enig i dette synspunkt. Det er vigtigt, at vi trafikalt opnår de størst mulige fordele hurtigst muligt, og det gør vi nu engang ved at udbygge Citybanen fuldt ud og hurtigst muligt sørge for, at Citytunnelbanen får kontakt med Farumbanen, Holtebanen og Klampenborgbanen.

Derfor kunne jeg altså tænke mig, at første etape blev Citylinjen i hele dens udstrækning, at man sparede tunnelen under Istedgade og lagde den til i den anden ende. Prismæssigt bliver der nok ikke så stor forskel, og så har vi fra starten noget af et tunnelbanesystem, som kan virke, og som inden 1975, når Boulevardbanens kapacitet er anspændt til bristepunktet, kan aflaste denne bane. Dertil må så efter min mening føjes Farumbanens indføring til centrum via Nørrebro-Nørreport, og endvidere en Amagerlinje, en Frederiksberglinje og flere linjer i en eller anden rækkefølge.

Hvordan skal problemet løses rent økonomisk? Ja, der står i lovforslaget, at udgiften til baneanlæggene, altså tunnelrør, skinner, stationer og sikringsanlæg, afholdes af statskassen, dog således at de