

[Ove Hansen.]

dinge, der dels i dagspressen, dels i forskellige artikler var fremført til ugunst for tunnelbaner.

Efter de oplysninger, vi fik i udvalget, blev min opfattelse af tunnelbanernes nødvendighed så afgjort styrket. En løsning af overfladefrafikken alene vil ikke være tilstrækkelig til at løse trafikproblemet i København. I løbet af et kortere åremål vil henved 2 mill. mennesker bo i København eller dens nærmeste omegn, og selv om flere virksomheder og butikscener rykker ud i omegnen, vil København efter min opfattelse fremdeles have et trafikproblem.

De kritiske røster, der tidligere har lydt mod anlæg af tunnelbaner, synes i nogen grad at være forstummet. Det er, som om det bliver mere og mere indlysende, at København i lighed med andre storbyer nødvendigvis også må have sin tunnelbane. Vi kan blot henvise til Oslo og til Stockholm, hvor man både bygger nye tunnelbaner og udvider bestående.

Jeg ser meget gerne, at vi under det kommende udvalgsarbejde kan komme til et resultat, kan enes om en løsning. Jeg mener, at vi simpelt hen ikke kan forsvare at lade problemet være uløst. Hvis det er rækkefølgen af anlæggene, der er forskellig opfattelse af, så lad os tale om det i udvalget.

Lovforslaget tager i første omgang sigte på, at Køgebugtbanen indføres i tunnel under Vesterbro via Københavns Hovedbanegård og Højbro til Kongens Nytorv. For de øvrige anlægs udførelse er rækkefølgen angivet i lovforslaget, men det er muligt, at rækkefølgen skal være lidt anderledes; tiden vil formentlig vise det. Mit parti er villig til at forhandle herom, men jeg må tilføje, at vi anser tunnelbanen for en nødvendighed.

Fordelingen af udgifterne ved anlæggene skal jeg ikke komme nærmere ind på her; det har tidligere været drøftet indgående. Ligesom tidligere foreslås også denne gang, at staten afholder 75 pct. af anlægsudgifterne og de kommuner, der berøres af anlæggene, de resterende 25 pct.

Mit parti vil være villig til at medvirke til en løsning, og jeg håber, at det denne gang må lykkes at komme til et resultat. Folketinget kan efter min opfattelse ikke

længere forsvare at lade dette problem ligge uløst.

Guldborg: Hr. Ove Hansen gav i sin indledning udtryk for, at socialdemokratiet betragtede tunnelbaneforslaget som en nødvendighed. Hvis jeg må tage det som udtryk for, at det samlede forslag er en nødvendighed, og specielt tage spørgsmålet om bygning af tunneler ind under City og ind under brogaderne med — det er jo dér, vi ikke er enige — så vil jeg sige, at hvis hr. Ove Hansen karakteriserer et sådant projekt som en nødvendighed, vil jeg karakterisere det som en pestilens. Jeg har den stik modsatte opfattelse på det punkt, og jeg mener ikke, at nogen af de sammenligninger, man har benyttet sig af, overhovedet har noget med sagen at gøre.

Fejlen er, at man går ud fra, at man gennem tunnelbaner skal skabe en detaljeret betjening ved hjælp af et forholdsvis stort antal Citystationer inde i Københavns centrum og langs brogaderne; men ser man på det, der henvises til i andre lande, er der ingen andre steder, man bærer sig sådan ad, hvis man da ikke har gjort det for mange år siden. På de steder, hvor man udvikler de nye jernbaneforbindelser til storbyerne, er der tale om helt andre afstande. Jeg husker, at vi under den sidste debat havde bl. a. San Francisco med som eksempel. Jeg har haft lejlighed til at sætte mig nærmere ind i det, der foregår derovre, og når man så får at vide, at det drejer sig om banestrækninger af en længde på 140 km — altså længere end fra København til Korsør — kan man jo nok se, at sammenligningen med, hvad man gør i San Francisco, ikke har meget med det problem at gøre, om man skal have en flok bybanestationer i Københavns City.

Det samlede, store forslag er efter vor opfattelse forældet. Det er helt rigtigt, at andre storbyer har været nødt til at have lignende anlæg, men vel også lige så rigtigt, at når de har fået det og har det i dag, er overfladefrafikken ikke blevet bedre, men den er såmænd mindst lige så slem og snarere værre. De har altså ikke fået løst deres problem. Enhver, der har prøvet at færdes i nogle af de byer, vil jo vide, at trafikteknisk er det forældet, økonomisk er