

[Boye Hansen.]

I lovforslagets nr. 2 foreslås det at nedlægge station København L, når den elektriske drift på Hareskovbanen og forbindelsesbanen til Svanemøllen er påbegyndt.

De foreslåede ændringer må efter det foreliggende anses for yderst fornuftige, og de medfører, hvad jeg anser for noget ret væsentligt, ikke nogen forringelse af trafikbetjeningen, måske tværtimod. Udbygningen af S-banenettet medfører en udbygning af den kollektive trafik, som derved bliver mere attraktiv, og jo mere attraktiv vi gør den kollektive trafik, jo mere bidrager vi til en aflastning af den private persontransport, hvilket vi vel alle er interesseret i. Jeg vil gerne understrege over for ministeren, at min gruppe lægger megen vægt på dette forhold.

Da forslaget endvidere, som oplyst i bemærkningerne, hvad jeg også anser for ret væsentligt, medfører en besparelse i anlægsudgifterne på 10 mill. kr. samt betydelige besparelser i driftsudgifterne, og da man ved nedlæggelse af station Lygten indvinder et ret stort areal, der formentlig kan anvendes på en mere indbringende måde, kan jeg på min gruppes vegne i princippet tiltræde det foreliggende lovforslag.

Idet jeg regner med, at lovforslaget henvises til trafikudvalget, kan jeg på den socialdemokratiske gruppes vegne tilsige velvillig medvirken til forslagets behandling og gennemførelse.

**Stæhr Johansen:** Det foreliggende lovforslag betyder en ændring af de planer for Farumbanen, som folketetinget vedtog i 1961, og jeg vil gerne straks sige, at vi fra konservativ side har den opfattelse, at trafikministeren hermed har fundet, om ikke et columbusæg, så dog et guldæg i form af et forslag, der tilsyneladende uden de helt store ulemper bevirker en besparelse i anlægsudgiften for Farumbanen på ca. 10 mill. kr. og indebærer en mulighed for nedsættelse af driftsudgifterne med ca. 600.000 kr. om året.

Lovforslaget betyder den endelige opgivelse af en tunnelbane under Nørrebrogade fra København L til Nørreport — en ændring i tunnelbaneprojektet, som vi ikke fra vor side skal beklage. Forslaget betyder også en definitiv nedlæggelse af København L, i hvert fald som station for persontrafik-

ken. Jeg er helt enig med hr. Boye Hansen om, at forslaget ikke betyder en dårligere trafikbetjening af det i øvrigt meget tæt befolkede område, som Nørrebro er netop på dette sted. Jeg mener, at den løsning, der er skabt, i virkeligheden til syvende og sidst er en forbedring.

Selve trafikbetjeningen, hvad sporvejene angår, er i orden på det sted, og Nørrebro station ligger kun få skridt fra København L. Derfor er der tale om en tilfredsstillende løsning også for de trafikanter, hvis tilknytning til København L nu vil forsvinde.

Vi kan altså tiltræde det foreliggende forslag, men jeg vil i denne forbindelse gerne komme med nogle enkelte bemærkninger om hele den storkøbenhavnske trafiksituation og om tunnelbanesagen som et led i løsningen af den kollektive trafik.

Som nævnt under behandlingen af loven af 1961 om Farumbanens indføring, Køgebugtbanen og Lundtoftebanen er tempoet i udbygningen af disse efter min opfattelse meget nødvendige baner et væsentligt spørgsmål. Så vidt jeg er orienteret, er man langt fremme med Køgebugtbanens fremføring, dog kun til Vallensbæk, mens der på Farumbanen er foretaget en række bygningsarbejder med henblik på dennes ombygning til S-bane. Det er jo ikke noget overvældende fremskridt, denne sag har gjort på 9 år, og når man dertil lægger, at de andre tunnelbanelinjer end ikke er påbegyndt, for slet ikke at tale om de uafklarede planer for Amager, som er et trafikalt u-land, er det jo ikke med særlig stor glæde, man kan se tilbage på denne sag og dens løsning.

Forholdet er jo det, at langt de fleste storbyer rundt om i verden for længst har løst deres tunnelbaneproblemer, og at det er en kendsgerning, at ingen af disse byer i dag vil undvære dette vigtige led i den kollektive trafik. I det storkøbenhavnske område har mangelen på bekvem og hurtig kollektiv forbindelse til citykernen medført, at man har kompenseret ved at benytte de individuelle transportmidler, der jo i dag simpelt hen er ved at lave konstante trafikpropper i Storkøbenhavn.

For sporvejenes vedkommende har man forsøgt at gennemføre en omfattende rationalisering ved overgang til busdrift på alle sporvejslinjer; der er nu kun 2 sporvejslinjer