

Der var stillet 1 ændringsforslag i betænkningen.

Uden for betænkningen var der ikke stillet ændringsforslag.

Lovforslagets paragraffer, ændringsforslaget og spørgsmålet om lovforslagets overgang til tredje behandling sattes til forhandling under ét.

**Andreas Hansen:** Idet jeg henviser til den afgivne betænkning og det ændringsforslag, som den højtærede minister har stillet, kan jeg på hele udvalgets vegne anbefale det stillede ændringsforslag og lovforslaget i dens helhed til vedtagelse.

Jeg vil gerne tilføje, at der er afholdt 3 møder i udvalget. Vi har modtaget en deputation fra Danske Studerendes Fællesråd, og ikke mindst grundet på denne deputations henvendelse har den højtærede minister som nævnt i betænkningen stillet ændringsforslag til § 4, der i det væsentligste tager hensyn til denne henvendelse fra fællesrådet.

Hermed skal jeg som sagt på hele udvalgets vegne anbefale ændringsforslaget samt hele lovforslaget til vedtagelse.

Hermed sluttede forhandlingen.

Lovforslagets §§ 1-3, ændringsforslaget, § 4, således ændret, og §§ 5-14 vedtoges uden afstemning.

*Lovforslagets overgang til tredje behandling vedtoges uden afstemning.*

**Formanden:** Jeg foreslår, at lovforslaget går direkte til tredje behandling uden fornyet udvalgsbehandling. Hvis ingen gør indsigelse imod dette forslag, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Den næste sag på dagsordenen var:

*Første behandling af forslag til lov om anlæg og drift af tunnelbaner i Københavns, Frederiksberg og Tårnby kommuner.*

(Lovforslaget (nr. 176) findes i tillæg A. sp. 2347, fremsættelsen i tidenden sp. 4920).

Lovforslaget sattes til forhandling.

**Ove Hansen:** Som ministeren oplyste ved fremsættelsen af dette lovforslag, har 2 udvalg siden 1961 arbejdet med problemerne om anlæg og drift af tunnelbaner i hovedstaden og dens omegn. De 2 udvalg blev nedsat i henhold til S-baneloven af 1961. Det ene udvalg, der betegnes tunnelbaneudvalg I, skulle tage sig af den tekniske del af opgaven, d. v. s. udarbejde skitseforslag og give en oversigt over udgifterne ved anlægget, mens tunnelbaneudvalg II alene skulle tage sig af den økonomiske del, d. v. s. fremkomme med forslag til finansieringen og fordelingen af anlægsudgifterne mellem staten og de kommuner, der vil blive berørt af og få gavn af tunnelbanerne.

Der har i begge udvalg været afholdt mange og lange møder for at komme til en løsning. Det var jo en meget betydningsfuld opgave at gå i gang med, en opgave, der ikke var ligetil at løse. Tunnelbaneudvalg I, det tekniske udvalg, kom til et resultat, jeg synes et godt resultat. Udvalget har præsteret et fint arbejde; betænkningen, der blev offentliggjort i januar i år, vil være bekendt. Fra tunnelbaneudvalg II, det økonomiske udvalg, foreligger der ikke betænkning, der findes kun en beretning om udvalgets arbejde. Når udvalget ikke kunne komme til noget konkret resultat, skyldes det — og det beklager jeg meget — at der ikke kunne opnås enighed om fordelingen af anlægsudgifterne mellem staten og de implicerede kommuner. Der var fra alle medlemmernes side i udvalget enighed om tunnelbaneanlægget og nødvendigheden af banerne, men altså ikke om, hvem der skal betale.

Det forslag, vi her skal tage stilling til, følger i det store og hele tunnelbaneudvalg I's betænkning, og det er min opfattelse, at skal vi have en metro i København, så har lovforslaget her anvist en virkelig effektiv løsning på hovedstadsområdets trafikproblemer.

Den højtærede minister udtalte ved fremsættelsen, at senest omkring 1975-80 må der være tilvejebragt en aflastning af Boulevardbanen, og derfor må der til den tid være foretaget en vis udbygning af det foreslåede tunnelbanenet. Jeg deler fuldt ud ministerens synspunkter. Det er naturligvis forbundet med meget betydelige udgifter at anlægge en københavnsk metro. —

[Ove Hansen.]

tunnelbaner er vel noget af det dyreste at anlægge — men da det her drejer sig om baner, der bl. a. skal gennem Københavns, Frederiksberg og Tårnby kommuner, altså kommuner med en kompakt bebyggelse, er tunnelbaner formentlig den mest hensigtsmæssige løsning og vel den eneste mulighed.

I bemærkningerne til lovforslaget anføres, at anlægsudgifterne til det foreslåede tunnelbanenet er anslået til ca. 1,5 milliarder kr. baseret på 1962-priser, men når hele banenettet i 1990 formentlig vil være fuldstændig udbygget, vil anlægssummen være øget væsentligt. Anlægsperioden for den samlede udbygning af trafiknettet vil antagelig blive henimod 25 år, og da det jo ikke er let at lovgive, endsige bevilge midler for en så lang periode, bemyndiger lovforslaget ministeren for offentlige arbejder til bl. a. at bringe anlægget af tunnelbaner og S-baner til udførelse i det omfang, som er angivet i forslaget, d. v. s. indføring af Køgebugtbanen i tunnel under Vesterbro til Kongens Nytorv, en tunnelbane fra Nørreport Station langs Nørrebrogade til Nørrebro Station, hvorved der opnås forbindelse med Hareskovbanen, en bane fra Kongens Nytorv til Østerport Station, indføring af Ballerupbanen under Frederiksberg til Højbro og derfra videre med en bane langs Amagerbrogade mod Lufthavnen, en Brønshøjbane med videre.

Ved vedtagelsen af dette forslag er det en betingelse, at Køgebugtbanen føres i tunnel under Vesterbro via Københavns Hovedbanegård og Højbro til Kongens Nytorv, og at dette arbejde skal påbegyndes senest i finansåret 1967-68, hvorimod tidspunkterne for gennemførelsen af de øvrige baneanlæg fastsættes ved særlig lov.

I begge tunnelbaneudvalg var vi enige om dette program for arbejdet. Jeg vil dog gøre opmærksom på, at de kommunale repræsentanter i udvalget anser det for nødvendigt at udvide den foreslåede første etape, som jeg lige har nævnt, med strækningen fra Kongens Nytorv til Østerport eller Svanemøllen, således at der med det samme skabes direkte forbindelse mellem de vestfra og de nordfra kommende S-baner og samtidig tilvejebringes en yderligere aflastning af Boulevardbanen.

Det er forståeligt, om der er medlemmer

her i det høje ting, der gør sig tanker om, hvorvidt det er den rigtige løsning af trafikproblemet i Storkøbenhavn, der nu foreslås. Jeg kan godt forstå, at sådanne tanker opstår; der er jo tale om et meget vidtrækkende problem, som man skal tage stilling til, men den lange og grundige behandling, der har fundet sted i begge tunnelbaneudvalg, skulle vel i nogen grad være garanti for, at det er den rigtige løsning. Jeg tror, jeg kan sige, at alle tænkelige muligheder for løsning af trafikproblemet har været genstand for drøftelser og indgående overvejelser. Det har ikke været nogen let opgave at finde en løsning af problemet med den kollektive trafik i et så stærkt udbygget område som hovedstadsområdet. Men når der er blevet enighed dels om at anlægge tunnelbaner, dels om de udarbejdede skitser og rækkefølgen af anlægene, må man vel have lov til at opfatte det som en slags garanti for, at det er den rigtige og mest hensigtsmæssige løsning, der nu foreslås. Det bliver naturligvis et meget omfattende og besværligt arbejde at bygge de lange tunneler, og det er ikke udelukket, at jordbundsforholdene i eller rettere under den indre by kan bringe overraskelser. Men selv om arbejdet vil være forbundet med store besværligheder, må det udføres. I andre lande har man løst problemet, og det må vi også gøre i Danmark. Ganske vist stiger antallet af biler fremdeles betydeligt, men behovet for kollektive befordringsmidler bliver ingenlunde mindre, tværtimod. Det kniber med at skaffe plads til de mange biler på gaderne, og det kniber ikke mindst med at skaffe parkeringspladser i Storkøbenhavn. Jeg tror, tunnelbanerne vil medføre en betydelig lettelse i overfladef trafikken og lette færdselspresset på udfaldsvejene fra København.

Som jeg tidligere har nævnt, er det meget store beløb, der skal investeres ved anlægget af tunnelbanenettet, og det har da også bevirket, at det har været vanskeligt i tunnelbaneudvalg II at opnå enighed om finansieringen. Udvalgets formand, det ærede medlem hr. Horn, udførte i udvalget et energisk arbejde for at opnå enighed, men desværre opnåedes ikke enighed mellem de kommunale repræsentanter og de politiske partiers repræsentanter i udvalget. Jeg beklager oprigtigt ligesom den højtærede

[Ove Hansen.]

minister, at det ikke lykkedes at nå til enighed om et resultat. Det havde været af stor betydning, om vi i enighed kunne være gået i gang med dette omfattende anlægsarbejde, et arbejde, der vil strække sig over en lang årrække. Jeg tror, det ville have lettet mange forhandlinger i de kommende år, dersom vi stod sammen om opgaven og betalingen. Nu tvinges folketinget til at træffe en afgørelse, for vi er alle enige om, at opgaven skal løses, og at det haster med løsningen. Jeg tror også, befolkningen forventer, at vi løser den nu. Betragter vi trafikken i Københavns gader i myldretiden, kan man frygte tanken om, at der vil gå et betydeligt antal år, inden tunnelbanenettet virkeligt vil være i stand til at lette priset på overfladef trafikken.

At de kommunale repræsentanter gerne vil undgå at påføre deres indbyggere flere udgifter end nødvendigt, er der vel ikke så meget at sige til. Det er kommunalfolks opgave. Men noget tilsvarende gælder jo også for lovgivningsmagtens vedkommende. Vi ønsker heller ikke at påligne befolkningen flere udgifter end påkrævet.

Når de kommunale repræsentanter under forhandlingerne i udvalget ikke har villet bidrage med mere end 15 pct. af anlægsudgifterne, har de som deres principale opfattelse gjort gældende, at det måtte være en ren statsopgave at tilvejebringe og drive tunnelbaneanlæggene. De har bl. a. henvist til de allerede eksisterende S-baner; endvidere har de gjort gældende, at de projekterede tunnelbaneanlæg på ingen måde kan anses som en lokal foranstaltning for det storkøbenhavnske område, men at disse anlæg på linje med andre trafik anlæg, der bekostes af staten, f. eks. de store broer eller Limfjordstunnelen, har en betydning, der rækker langt ud over det område, hvori de er placeret. Endelig har de kommunale repræsentanter anført ved forhandlingerne, at der i den langvarige periode, hvori anlæg af tunnelbanerne finder sted, for såvel centralkommunerne som omegnskommu-

nerne vil blive tale om kommunale udgifter til yderligere vejanlæg, parkeringspladser o. lign. langt ud over de tilsvarende udgifter i det øvrige land.

Der kan naturligvis siges en del til gunst for kommunernes standpunkt, f. eks. at det er staten, der bekoster og anlægger jernbaner, at det er staten, der bygger broer o. s. v.; men for broernes vedkommende må man erindre, at det er bilerne, der for en stor del afholder udgifterne. Der findes som bekendt en afgift på bl. a. benzin, og den anvendes til vejbyggeri og brobyggeri m. m. At staten også afholder udgifterne ved baneanlæg, er rigtigt, men i dette tilfælde drejer det sig om et decideret lokalt anlæg, nemlig en tunnelbane i Storkøbenhavn.

Der kan naturligvis siges meget for og imod, om det skal være staten alene, der skal afholde udgifterne. Men ét er i hvert fald givet: at det er befolkningen i Storkøbenhavn, der først og fremmest får gavn af tunnelbanerne. Dertil kommer, at det alene er anlægsudgifterne, som kommunerne skal bidrage til, selve driften bliver et statsbaneanliggende, og da meget tyder på, at der vil blive underskud på den københavnske metro, fritages kommunerne for at bære dette underskud.

Når det er så påkrævet med en løsning af hele bybanenettet i Storkøbenhavn, kan flere kommuner ikke helt frigøre sig for ansvaret. Jeg tænker her på byplanlægningen. Kommunerne har uafhængigt af hverandre udarbejdet byplaner og bygget derefter og er derved vokset enormt i indbyggertal. Vi skal ikke så mange år tilbage for at kunne konstatere en tilvækst siden da på henved  $\frac{1}{2}$  million indbyggere i Københavns omegn. Det er klart, at med en sådan tilvækst opstår der mange problemer, også trafikale. Det er kommunernes ret og pligt at udarbejde byplaner; men det havde været en fordel, om man ved planlægningen havde tænkt lidt mere på det fællesskab, der hedder Storkøbenhavn. Der er f. eks. flere kommuner, der kun har været interesserede i at bygge boliger og ikke har

## [Ove Hansen.]

tænkt så meget på arbejdsstederne. Når kommunerne kun bygger boliger, tvinges beboerne til fortsat at tage arbejde i selve hovedstaden, og derved belastes trafikken på vejene eller S-banerne i myldretiden. Havde man ved byplanlægningen søgt at tilvejebringe en vis balance mellem boligbyggeri, erhvervsbyggeri og butikbyggeri, havde der været mulighed for, at de, der fik nye boliger, også kunne få arbejde i den kommune, hvor de boede. Jeg tror, det ville have aflastet presset på trafikken til og fra hovedstaden betydeligt. Men det hensyn, som jeg her har omtalt, har man ikke taget i alle kommuner, og derfor har vi et trafikproblem, som er meget stort, og som bliver endnu større i de kommende år. Nu tvinges vi til at gribe ind og få en holdbar og effektiv løsning.

De politiske repræsentanter i tunnelbaneudvalget var enige om at tilbyde de kommunale repræsentanter et tilskud fra staten på 70 pct.; men dette kunne de kommunale repræsentanter ikke gå med til under nogen omstændigheder. For dog at prøve på at komme til enighed foreslog vi et tilskud fra staten på 75 pct., og kommunerne skulle så betale 25 pct.; men heller ikke dette kunne de kommunale repræsentanter acceptere, og jeg må her tilføje, at venstres politiske repræsentant i udvalget ikke kunne gå med til, at staten ydede et tilskud på 75 pct., men fastholdt de oprindelige 70 pct., som der havde været enighed om blandt de politiske partiers repræsentanter.

Når de kommunale repræsentanter alligevel ville gå med til at yde et tilskud på 15 pct., var det dels for at nå til et forhandlingsresultat, dels med den begrundelse, at staten yder 85 pct. til visse vejarbejder, og det samme burde så gøre sig gældende ved tunnelbaneanlæggene i Storkøbenhavn. Det er rigtigt, at staten i nogle tilfælde yder 85 pct. i tilskud til større vejanlæg, men det skal være meget betydningsfulde veje, for at et sådant tilskud kan ydes, og det sker kun efter særlig ansøgning og bevilling. Det skal også være veje, der trafikalt har særlig betydning. Men al fremtidig vedligeholdelse af sådanne veje med 85 pct.s tilskud påhviler kommunerne alene.

Det er givet, at tunnelbaneanlæggenes

betydning vil variere fra kommune til kommune. Centralkommunerne vil have større fordele end omegnskommunerne, og derfor bør tilskudsprocenten variere. Men da det ikke vil være let at sondre mellem barnes større eller mindre betydning for kommunerne, ligesom det heller ikke ligger fast, hvor mange kommuner der skal deltage i udgifterne, er man i kommunerne enedes om de 15 pct.

Det har formentlig ikke været let for den højtærede minister at tage stilling til byrdefordelingen staten og kommunerne imellem. Men ministeren har i lovforslaget fulgt flertallet af de politiske partiers repræsentanters indstilling.

Jeg ser i lovforslagets § 4, stk. 3, at ministeren foreslår et udvalg nedsat af repræsentanter for Københavns kommune og Frederiksberg kommune samt repræsentanter for Københavns og Roskilde amtsråds-kredse samt Frederiksborg amt, for at man i dette udvalg kan træffe afgørelse om, hvornår og med hvilke beløb de respektive kommuner skal udrede deres andele. Jeg håber, at man gennem dette udvalgsarbejde vil være i stand til at finde en løsning på fordelingen af udgifterne.

Ja, jeg har i og for sig ikke flere bemærkninger at gøre til lovforslaget. Jeg er klar over, at der nu forestår et grundigt udvalgsarbejde, og som nævnt ved fremsættelsen skal vi ikke afslutte udvalgsarbejdet i indeværende folketingsår; men vi kan da påbegynde udvalgsarbejdet, således at vi kan være kommet et stykke videre, når lovforslaget genfremsættes i det nye folketingsår.

Jeg vil gerne takke den højtærede minister for det meget betydningsfulde lovforslag. Jeg ved, at den storkøbenhavnske befolkning nærer et stærkt ønske om, at tunnelbaneanlæggene nu kommer i gang, og lovforslaget er derfor blevet modtaget med tilfredshed. På mit partis vegne vil jeg anbefale det til vedtagelse, og vi vil meget gerne medvirke i et godt og grundigt udvalgsarbejde.

**Enggaard:** Da det ærede medlem hr. Guldberg, som er venstres ordfører i denne sag, desværre ikke kan være til stede på grund af en udenlandsrejse, skal jeg tillade mig på venstres vegne at fremsætte nogle syns-

## [Enggaard.]

punkter om det foreliggende lovforslag om anlæg og drift af tunnelbaner i Københavns, Frederiksberg og Tårnby kommuner.

Lovforslaget bygger jo på en betænkning, som er afgivet af et udvalg, nedsat i henhold til S-baneloven af 1961. Da hele lovforslaget altså bygger på de undersøgelser og konklusioner, som dette udvalg redegør for, vil det sikkert være rigtigt at knytte et par kommentarer til dets grundlag. En vurdering af grundlaget må jo også anlægges, når man vil vurdere selve lovforslaget.

Efter min opfattelse kan der rejses tvivl om flere sider af de foreliggende prognoser. Den første afgørende tvivl, der må rejses, gælder vurderingen af forholdet mellem betydningen af togtrafik og biltrafik i fremtiden — og her er virkelig for alvor tale om fremtiden, fordi en stor del af lovforslagets investeringer jo først skal anvendes efter 1990. Det er min opfattelse, at man i dette lovforslag overvurderer den kollektive trafikets betydning og tilsvarende undervurderer de stærke kræfter, der ligger i den individuelle transport. Bilerne står nu i centrum af udviklingen, enten vi bryder os om det eller ej. De fleste familier har i dag et køretøj, og inden så forfærdelig mange år vil tobilssystemet for alvor have vundet indpas. Denne udvikling skal vi ikke begræde, for der følger så mange positive ting med i henseende til en friere tilværelse, end vi før har haft. Bilerne fører dog uundgåeligt en ny teknisk revolution med sig. De ændrer vore livsvaner og sprænger det bybillede, som vi har vænnet os til. Vi må derfor sikkert regne med, at fremtidens bysamfund bliver væsentlig mere spredt, end tilfældet er i dag. Afstandene til arbejde, forretninger og fritidsbeskæftigelse betyder mindre, hvis vejnettet blot er i orden, og hvis man ellers kan parkere.

Allerede af den grund er det muligt, at betænkningens prognoser for det fremtidige kollektive trafikbehov vil vise sig at være forkerte. Det er usikkert, om udviklingen vil forløbe langs radialbanerne som forudsat, ligesom det er usikkert, om befolkningen langs radialbanerne vil lade bilen stå hjemme for at give sig ud i en kollektiv trafik i myldretiden med en ståplads i et S-tog. Så er det nok ikke afgørende, om man kører over eller under jorden.

Endelig må man spørge sig selv, om ikke en stigende del af befolkningen i disse områder langs radialbanerne vil finde beskæftigelse i nærheden af hjemmet. Det er jo en af de meget positive ting i den moderne byplanlægning, at man af al kraft søger at undgå sovebyklimaet ved at sørge for, at der findes en passende mængde industri, håndværk, forretninger og kulturliv inden for en rimelig radius fra boligen. Disse tanker fortjener efter vor mening al mulig støtte, og vi skulle gerne i fremtiden nå frem til, at det er en dalende procentdel af hovedstadsområdet beboere, der vil have behov for at passere ind og ud ad Søgade- ringen hver morgen og aften.

I trafikprognoserne opererer man en hel del med begrebet transitpassagerer, altså passagerer, der ikke har ærinde i City, men er tvunget til at passere City hver dag på deres vej fra bolig til arbejde og omvendt. Transitpassagerernes andel af den samlede trafikmasse er ganske betydelig, i én af prognoserne således godt 20 pct. Jeg kan have overset det, men under min læsning af betænkningen mener jeg ikke jeg har set den nuværende unormale bolig-situation taget i betragtning. Der er for mig ingen tvivl om, at en normalisering af boligområdet, så folk frit kan vælge en bolig efter ønske, vil bevirke, at mange bosætter sig i nærheden af arbejdspladsen, så den lange, trættende og ikke ganske billige transport morgen og aften kan undgås. Jeg tror, at en betydelig del af kategorien transitrejsende og samtidig også en del af de øvrige rejsende vil vise sig at være borte fra tog og veje den dag, vi atter har et frit boligmarked med en boligreserve.

Ud over disse bemærkninger vedrørende selve prognosegrundlaget har jeg lyst til at gå ind i argumentationen for Boulevardbanens utilstrækkelighed fra 1975-80 at regne.

Netop dette punkt er i lovforslaget gjort til noget meget centralt. Den nuværende Boulevardbanes kapacitet i 1975-80 er nok undervurderet en hel del. Man må efter min mening ikke glemme, at den tekniske udvikling ikke holder pause til 1980. Man er tværtimod i disse år vidne til, at netop kapaciteten af allerede byggede strækninger gang på gang sættes kraftigt i vejret ved tekniske forbedringer; et land som Frankrig

## [Enggaard.]

har præsteret bemærkelsesværdige resultater, hvad angår modernisering af Paris' metro, således at kørehastighed, opbremsningsevne og acceleration er forbedret meget væsentligt. Dertil kommer, at hele udviklingen af sikringsanlæggene, der også hjælper med til, at vi vil være i stand til at presse væsentlig flere tog igennem Boulevardbanen i 1980, end vi i dag normalt forestiller os, er i kraftig fremgang.

De væsentligste betænkeligheder ved det foreliggende lovforslag er imidlertid efter venstres mening knyttet til selve den idé, der ligger bag den foreslåede løsning af hovedstadens trafikproblemer.

De foreslåede tunnelbaner gennem City og Østerbro vil virke således, at der i disse områder kan skabes flere arbejdspladser, at de store varehuse og forretninger bliver liggende i stedet for at flytte ud, og at der kommer et stærkt forøget pres i retning af at lade boliger overgå til erhvervsformål, et pres, der nok vil vise sig at være større, end myndighederne kan modstå. Erfaringerne fra en række andre storbyer viser, at bycentre tiltrækker trafik i det omfang, som trafikmidlerne kan bære, og at dette sker uanset undergrundsbaner, motorgader, parkeringsanlæg og andre anstrengelser for at lette trafikpresset.

Derfor er spørgsmålet om udbygning af trafikkapaciteten i City ikke et spørgsmål om at afskaffe den nuværende overfyldning af gaderne, men fuldt så meget et spørgsmål om at skabe grundlaget for en ny overfyldning på et højere niveau. Hvis man derfor mener det alvorligt med at standse væksten i antallet af Citybeskæftigede, således som f. eks. principskitsen af 1961 nævner det, så er vejen næppe tunnelbaner gennem City. Jeg vil mene, at alene de foreliggende planer for tunnelbanestationer i City vil være medvirkende til at bremse planlagt udflytning og til at fastlægge nye store kontorhuse i den gamle bydel, den del af staden København, der jo netop har en særlig charme i kraft af sammensætningen af beboelse og erhverv og den store bestanddel af gammel, ofte meget smuk bebyggelse, der rummes i denne bydel. Det ville være beklageligt, om anlæg af tunnelbaner inden for voldene medvirkede

til at ændre denne bydels efter min opfattelse charmerende karakter.

Det er meget vel muligt, at det foreliggende projekt ikke vil vise sig at være rigtigt, når det skal tages i anvendelse engang efter 1990. Det er muligt, det ville have været rigtigt i 1935 med henblik på situationen i 1965, men når vi i dag skal vedtage et projekt beregnet for år 2000 og senere, skylder vi anstændigvis at overveje meget nøje, om projektet løser opgaven efter hensigten. Vil 1½ à 2 milliarder kr. anvendt i et meget snævert område løse problemerne for storbyens trafik, når biler og ønsket om en tilværelse i parcelhuse har spredt befolkningen over meget store områder? Det er jo nemlig den udvikling, der kan forventes.

Der vokser på disse områder megen ny tænkning frem netop for tiden. Venstre vil i udvalgsarbejdet, som vi glæder os til at tage del i, prøve på at befordre denne nye tænkning, så hovedstadsområdet trafikproblemer løses bedst muligt med henblik på fremtiden. Vi har som sagt en betydelig bekymring og angst for, at ministerens lovforslag er for meget bundet af, at man har tænkt i jernbaner på dette område siden 1940, da det første tunnelbaneprojekt kom frem. Har vi ikke i tankegangen på dette område lovlig svært ved at komme ud af det nu 25 år gamle spor?

Lad det være sagt helt tydeligt, at der givetvis i det foreliggende lovforslag er bestanddele, hvis udførelse vi formentlig kan tilslutte os. Det gælder først og fremmest indføringen af Køgebugtbanen fra Dybølbro til Hovedbanegården, men måske også andre dele af lovforslaget, som kan bidrage til en forbedret forbindelse mellem de allerede eksisterende linjer. Disse ting forbeholder vi os eventuelt at få bedre belyst i udvalget, før vi tager endelig stilling dertil.

Når man arbejder med dette lovforslag, mødes man gang på gang af den vanskelighed, at visse afgørende beslutninger på trafikkanlæggenes område ikke er truffet. Jeg vil meget håbe, at den højtærede minister, som har en betydelig mulighed for at fremme disse afgørelser, vil gøre sit yderste på dette område.

Lad mig først nævne, at den videre dis-

**[Enggaard.]**

kussion om lovforslagets afsnit om trafikken på Amager ikke lader sig gennemføre, før der er skabt klarhed over placeringen af den kommende storlufthavn. Det haster efterhånden temmelig meget med denne afgørelse. Den usikkerhed, der hersker i forbindelse med den såkaldte Urbanplan, virker på samme måde.

Her kunne man måske indskyde et lille hjertesuk. Problemet byplaner har det ærede medlem hr. Ove Hansen nævnt tidligere i debatten. Det forekommer mig at være en besynderlig ting, at netop staden København ene af alle større kommuner endnu den dag i dag ikke har en egentlig byplan.

Tilsvarende haster det med at få fastlagt, hvilken af de tre i henhold til 1961-loven påbegyndte S-togslinjer der skal have prioriteten med hensyn til færdiggørelse. Hvis der skal være konsekvens i forholdet mellem det foreliggende lovforslag og prioriteringen, må det være Køgebugtbanen, hvilket også mange andre synspunkter taler for. Jeg vil gerne efterlyse en tilkendegivelse fra den højtærede minister for offentlige arbejder af, hvilken af de tre strækninger der efter hans mening skal have prioriteten.

Den finansielle side af lovforslaget er et kapitel for sig. Jeg har nævnt vore principielle betænkeligheder ved at anvende næsten 2 milliarder kr. på et meget begrænset område. Dertil kommer, at fordelingen af denne økonomiske byrde ikke bekymrer venstre mindre. Vi finder fortsat, at de berørte kommuner yder for lidt til løsningen af dette lokale trafikproblem. Vi er forundret over, at kommunernes repræsentanter i tunnelbaneudvalg II ikke ville strække sig længere end til 15 pct. af anlægsudgiften. De nu foreslåede 25 pct. finder vi også er for lidt. Partiernes repræsentanter var oprindeligt enedes i et kompromis om 30 pct., men efter at dette forlig er brudt, ønsker venstre at stå frit i dette spørgsmål.

Det fremgår klart af ministerens fremsættelse, at der råder megen uklarhed over, hvilke kommuner der i det hele taget skal bidrage til anlægsudgiften, og med hvilken sats og på hvilket grundlag et sådant tilsvaret skal udregnes. Dette spørgsmål må finde en klar afgørelse, inden lovforslaget vedtages,

så kommunerne ved, om de skal betale bidrag de næste 25 år og omtrent hvor meget. Det vil i denne forbindelse være interessant at erfare noget nærmere om den enkelte kommunes indstilling til lovforslaget. Jeg kan meget vel forestille mig, at en række af omegnskommunerne i Frederiksborg amt og Roskilde amtsrådsreds, der skal tilpligtes et bidrag i byggeperioden, vil være meget stærkt interesseret i dette spørgsmål.

Jeg skal slutte med at takke den højtærede trafikminister, fordi han har valgt at fremsætte sit forslag allerede nu inden folketingets sommerferie. Det giver tinget en længere tid til at sætte sig ind i dette omfattende og meget vigtige problemkompleks. Selv om venstre har mange betænkeligheder både vedrørende lovforslagets principper og vedrørende det tekniske og økonomiske, vil vi tilsige vort medarbejde i en grundig udvalgsbehandling.

**Stæhr Johansen:** Jeg vil gerne først udtrykke mit partis tilfredshed med, at dette lovforslag er blevet fremsat. Når man har været med til at arbejde med denne sag i en række år, føler man jo nok, at lovforslaget er kommet lidt sent. Man kunne have ønsket, at der, dengang statsbanerne i 30'erne begyndte at rejse problemet, var taget fat på denne opgaves løsning; da havde vi ikke mangel på arbejdskraft. Men det var ikke nogen fantasifuld ledelse, der var i 30'ernes politik i Danmark, og man forspildte den chance. Senere i 50'erne, da andre udvalgsbetænkninger forelå som grundlag, kom man heller ikke i gang, og selv om samfærdselskommissionen var nået temmelig langt, lykkedes det ikke at få gennemført nogen af dens forslag. Det var, som om disse problemer smuldrede væk under forhandlingerne, og man har derfor lov til at sige i dag om dette forslag: bedre sent end aldrig.

Det er naturligvis rigtigt ved et sådant lovforslags fremkomst at komme med nogle rent principielle betragtninger om hele problemet, om den betydning, trafikken har, og den betydning, som tunnelbanerne vil få. Jeg er slet ikke i tvivl om, at i det moderne samfund spiller trafikken en overmåde stor rolle for produktionen, ikke mindst i de storbyområder, hvor hovedparten af lan-

[Stæhr Johansen.]

dets produktion er placeret, hvor administration og banker er placeret, og hvorfra i øvrigt hele den service, som ydes borgerne, udøves. Sådan er det jo ikke alene i Storkøbenhavn, men også i andre storbyer i verden.

Løsningen af trafikspørgsmålet er ikke et lokalt problem, men et landsproblem, og det er også meget stærkt fremhævet i den betænkning om de store trafikinvesteringer fra 1961, som et embedsmandsudvalg udarbejdede til vejledning for folketinget. Man siger heri — jeg beder om formandens tilladelse til nogle citater nu og senere —:

„En del af nærtrafikens investeringer tjener samtidig fjerntrafikken til og fra samt gennem det storkøbenhavnske område.“

Og videre på side 85 uddybes det, idet betænkningen her siger:

„... at visse andre trafikopgaver vil lide under en manglende storkøbenhavnsk trafikudbygning. Dette gælder således fjerntrafikken til og forbi det storkøbenhavnske område, hvor en udbygning af indfartsveje, ringveje og primærgader og af jernbanerne vil være en forudsætning for en tilfredsstillende forbindelse med det øvrige land.“

Betænkningen fastslår, at en tunnelbaneordning vil være af samme vigtighed for hele landet som en Store-Bæltsbro og en Øresundsbro.

Jeg har gerne villet fremhæve disse citater fra denne betænkning, der er kommet så sent som i 1961, for derigennem at fremhæve, at de betragtninger, der har været gjort gældende rundt omkring i landet om, at dette kun er en lokal opgave, ikke er rigtige. Det må — som det er fremhævet i denne betænkning — på grund af den placering, Storkøbenhavn har, være en landsopgave, og det er også de betragtninger, som f. eks. de storkøbenhavnske kommuner enstemmigt har givet udtryk for. Men selvfølgelig må man ved et lovforslag af dette omfang og med de store udgifter undersøge behovet for tunnelbaner.

Det ærede medlem hr. Enggaard var inde på det; jeg er ikke helt enig med ham i hans konklusion, men jeg synes, det er helt naturligt, at spørgsmålet bliver rejst, når

det drejer sig om så stor en investering. Jeg er i modsætning til det ærede medlem hr. Enggaard af den mening, at tunnelbanerne er nødvendige. Den ophobning af trafik, der finder sted i Storkøbenhavn, er så stor, at den vanskeliggør produktionen, forsinker transporten og i det hele taget virker fordyrende på industriproduktionen her i landet, som i hvert fald for 55 pct.s vedkommende frembringes i det storkøbenhavnske område.

Jeg kan nævne, at hvis man tager alene godstrafikkens udvikling, er den fra 1950 til 1956 — det er de sidste eksakte tal, jeg har kunnet finde frem til — vokset fra 400.000 til 600.000 t/km, altså med 50 pct. Siden disse tal blev beregnet, er der gået 9 år, i hvilke stigningen i indregistrering af lastvogne og varevogne ikke har været mindre, så man må formentlig regne med — hvis man ser på indregistreringstallene — at der er sket mere end en fordobling af godstrafikken i Storkøbenhavn. Derimod er der ikke på grund af den meget tætte bebyggelse, de meget dyre grundpriser, sket en tilsvarende vejudvidelse, eller rettere sagt: det er meget få veje, der er blevet udbygget og da slet ikke i det omfang, som vil være nødvendigt for at klare denne trafik uden vanskeligheder.

Når man så endvidere ved, at Københavns havn som den største havn i hele Danmark har et meget stort transportbehov, hvis den skal kunne klare sig i konkurrencen — ja, så er det, man må forstå, at det er nødvendigt på den ene eller den anden måde at skabe mulighed for, at en rimelig transport, herunder også persontransport, kan foregå.

Dertil kommer, at lufthavnen på Amager, hvor ikke alene persontrafikken, men også i særlig grad godsmængden er i stærk stigning, yderligere belaster gade- og vejnettet igennem Storkøbenhavn, og dette understreger nødvendigheden af at få flyttet en del af denne trafik ned under jorden.

Der er for mig slet ikke tvivl om, at en løsning, som går ud på at forsøge at klare dette ved udbygning af veje, overhovedet ikke vil være tilstrækkelig. Endvidere ville de beløb, der her ville blive tale om, blive så svimlende store, at selv det meget store beløb, der skal bruges til udbygning af undergrundsbanerne, vil blive meget, meget



[Stær Johansen.]

ringe i forhold til det beløb, der skulle til, hvis man ville foretage de vejudvidelser, som er nødvendige.

Og så må man ikke glemme, at 53 pct. af de virksomheder, der beskæftiger mere end 5 arbejdere, ligger i hovedstadsområdet, hvilket erfaringsmæssigt er virksomheder, der er særlig trafikskabende.

Jeg vil gerne sige til det ærede medlem hr. Enggaard, at der findes både byplan og egnsplan for Storkøbenhavn — måske kunne de have været lidt mere specificerede, end de er, men vi ved ifølge prognoserne for Storkøbenhavns udvikling — og de har hidtil holdt — at vi i 1980 vil være oppe på 2 mill. indbyggere i det nuværende storkøbenhavnske område. Vi vil år 2000 — det lyder så fjernt, når man bruger udtrykket 2000, men det er jo om kun 35 år — være oppe på mellem 2,5 og 2,6 mill. indbyggere.

Denne by kan ikke funktionere på den rigtige måde, hvis ikke trafikproblemet bliver løst på den rigtige måde, og det vil ikke alene være storbyen og dens befolkning, der vil blive stillet i vanskeligheder; det vil det øvrige land også på grund af det produktionscentrum, Storkøbenhavn er. Derfor er min konklusion den, at det på grund af de store trafikmængder — større end noget andet sted i landet — som skal føres ad de rigtige kanaler af hensyn til byens produktion, er nødvendigt at udbygge et tunnelbanenet, der kan tage en del af persontransporten.

Fra enkelte sider har man også rejst det spørgsmål, om man ikke kunne ordne denne sag gennem en forøget vejbygning. Man har bl. a. i en række store amerikanske byer bygget store automobilveje, automobilveje, der endda har en kapacitet, som viset ikke kan drømme om herhjemme — visse af dem har 10-12 vejbaner, som føres helt ind til centrum af byen. En anden grund til, at jeg tror, at tunnelbanerne er nødvendige, er, at det er en kendsgerning, at disse byer stadig bygger undergrundsbaner. Vi kan bare se til Skandinavien, hvor man f. eks. i Stockholm har bygget undergrundsbaner i den sidste tid. Men lad mig nævne den by, der er den mest udstrakte by i verden, nemlig Los Angeles, der dækker et område som hele Fyn, og hvor man har

det bedst udbyggede vejnet, der eksisterer, og hvor man er indstillet på, at praktisk talt alle personer lige med undtagelse af de mindreårige har deres egen vogn, og hvor der er et net af disse free-ways igennem byen — også derovre, i denne by, der i hovedtræk består af enfamilieshuse, har man planlagt en undergrundsbane for at klare transporten.

Jeg vil gerne sige til det ærede medlem hr. Enggaard, at de prognoser, man har her, jo viser, at i disse forskellige byer, hvor man har vejanlæg, der er langt bedre end de vejanlæg, vi har her i Danmark, dér har man alligevel forstået at flytte bilisterne over på undergrundsbanen. I Toronto har man f. eks. flyttet mellem 13 og 17 pct. af bilisterne over til benyttelse af bybanen, i Cleveland er det 12 pct., i San Francisco 13 pct. på den ene bane og 23 pct. på den anden, og for den bybane, man har opstillet prognose for i Los Angeles, regner man med en overflytning af biltrafikken med ikke mindre end 14 pct.

Jeg har gerne villet nævne disse tal, for det er da ganske naturligt, at man rejser det tvivlsspørgsmål, om ikke veje var bedre, — et spørgsmål, som også det ærede medlem hr. Enggaard var inde på, som en række aviser har været inde på, og som man har set at også visse tekniske tidsskrifter har været inde på. Men tager man erfaringerne, ikke mindst fra det land, hvor automobildriften og -trafikken er størst, nemlig Amerika, så viser det sig, at man derovre alligevel må supplere de umådelige vejanlæg med tunnelbaner for at kunne klare trafikken. Dette har naturligvis ikke svækket den indstilling, som jeg ved at de fleste store kommuner har, og som man også har her i Storkøbenhavn: at det vil være rigtigt at løse en del af trafikvanskelighederne ved at gennemføre en tunnelbane som den, der her er foreslået.

At der er enkeltheder, som kan diskuteres, er ganske klart, men i princippet må man sige, at tunnelbanen er en nødvendighed i en moderne storby, for at storbyen skal kunne klare sine problemer og sine funktioner. Når dette er sagt, er det jo klart, at der kan være mange enkeltheder i lovforslaget, som man gerne vil have lejlighed til at diskutere, enkeltheder såvel af økonomisk som af teknisk karakter. Der

[Stæhr Johansen.]

kan være spørgsmål om linjeføringen. Men det er jo ganske naturligt, at de fleste af den slags spørgsmål bedst egner sig til drøftelse i et udvalg, hvor man samtidig kan få de fornødne oplysninger, sådan at man kan finde det rigtige grundlag for den afgørelse, man vil træffe.

Da såvel det ærede medlem hr. Ove Hansen som det ærede medlem hr. Enggaard har været inde på spørgsmålet om det økonomiske, må jeg have lov til at sige, at det jo er ganske klart, at i en periode som den, Danmark befinder sig i, hvor der må føres en meget nøje kontrol med investeringerne, er det jo en meget stor investering, der her er tale om. Det er også rigtigt, at man i de udvalg, der har siddet, har haft store drøftelser om, hvor meget kommunerne herinde skal betale, og hvor meget staten skal betale. Jeg vil gerne have lov til at sige, at i mit parti har der naturligvis også været delte meninger om dette problem: hvad kommunerne skal yde for at få disse tunnelbaner; men jeg vil gerne som ordfører have lov til at sige, at mit partis stilling er en tilslutning til lovforslaget med de 75 pct. til staten og de 25 pct. til kommunerne. At enkelte har ment, at det var for lidt til kommunerne, lægger jeg ikke skjul på. At der er andre, som har ment — jeg var selv en af de repræsentanter for Storkøbenhavn, der under forhandlingerne mente det — at kommunerne hellere skulle have det lidt billigere, er der heller ingen grund til at lægge skjul på. Men jeg vil understrege over for det høje ting og ministeren, at mit partis stilling er 25 pct. til kommunerne og 75 pct. til staten.

Men både det ærede medlem hr. Ove Hansen og det ærede medlem hr. Enggaard var som sagt inde på spørgsmålet om kommunernes stilling, og det ærede medlem hr. Enggaard kunne ikke rigtig forstå, at kommunerne ikke ville strække sig længere. Jeg vil hertil blot sige, at kommunernes stilling er dikteret af, at det at bygge baner, som i virkeligheden er en supplerende af fjerntrafikken, har været en statsopgave, og at man derfor principielt måtte hævde, at det var staten, der skulle betale anlægget af disse baner. Man bøjede sig af principielle grunde, og fordi man anså det for så nød-

vendigt at få disse baner, gik man op til 15 pct., men mente altså principielt, at det i og for sig ikke var rigtigt. Og sammenligner man med andre store anlæg, der laves ude i landet — man kan bare tage de store hovedveje i Jylland, man kan tage tunnelen under Limfjorden, og vi kan tage Store-Bæltsbroen og den nye Lille-Bæltsbro — synes jeg — det fremgår også af den betænkning, jeg lige citerede — at man må sidestille tunnelbanen her i København med de anlæg, jeg lige har nævnt. Men jeg kan sige, at vi fra mit partis side gerne vil arbejde på, at man får en ordening på dette spørgsmål, som er tilfredsstillende; vi mener, at ministeren har fundet frem til et tal, som i hvert fald er et grundlag, som vi er villige til at gå ud fra i vore forhandlinger.

Hvad selve finansieringen angår, har det foreliggende lovforslag en anden udførelse, end man havde i det første tunnelbaneforslag, nemlig i spørgsmålet om, hvor stor en del af anlægget kommunerne skulle være med til at betale. Fra kommunernes og for øvrigt også fra teknikerudvalgets side har man — det har hele tiden været mit indtryk — været enig om, at det var selve tunnelbanen eller rørene, som man skulle være med til at betale, hvorimod stationerne, sporene, sporskifterne, sikringstjenesten i det hele taget henhørte under driften, hvis underskud skulle dækkes af statsbanerne. Så vidt det er mig bekendt, er det nøjagtigt efter de samme regler, man har bygget Stockholms undergrundsbaner, og de, der nu skal bygges ud i periferien i Stockholm, skal bygges nøjagtigt efter de samme retningslinjer, jeg her har nævnt.

Her har ministeren ændret forslaget i forhold til teknikerudvalgets indstilling. Jeg kan kun sige, at det formindsker naturligvis underskuddet på driften med den prognose, man har stillet, idet det ikke er småpenge, det drejer sig om. Man regnede med fra teknikernes side, og det blev også godkendt i det andet udvalg, at efter at det første anlæg var gennemført, ville der blive 10 mill. kr. om året i underskud, henholdsvis 7,9 mill. kr.

Men når man nu skal have en del af anlægsudgifterne udlagt af staten og kommunerne, før anlægget overgives til statsbanerne, vil det betyde, at man ændrer

[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.

[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

[Else-Merete Ross.]

vist er angivet i lovforslaget, men som måske i løbet af de kommende 25 år dog vil kunne komme ud for visse ændringer.

I tunnelbaneudvalg II er det ikke lykkedes at komme til enighed om, hvordan anlægsudgifterne skal fordeles mellem staten og de pågældende kommuner. Det er i og for sig ikke svært at forstå kommunernes synspunkter, synes jeg. De mener, at anlæg og drift af tunnelbaner er en ren statsopgave, og det gør ikke nogen forskel, at S-togene, som drives af statsbanerne, på nogle strækninger og med de samme vogne kører igennem et tunnelrør.

Et andet argument er, at Storkøbenhavns skatteborgere betaler mere end halvdelen af den samlede statsskat; da statsskatten bl. a. benyttes til trafikinvesteringer i den øvrige del af landet, er der god saglig grundelse for gennem statsskatterne at finansiere tunnelbanerne. Hertil må dog siges, at selv om tunnelbanerne bliver til fordel for et stort antal mennesker fra et meget stort område, må de betragtes som værende af mere lokalt betonet interesse end f. eks. Store-Bæltsbroen. Staten erkender imidlertid, at den af hensyn til, at tunnelbanerne angår en tredjedel af befolkningen, og af hensyn til, at tunnelbanerne skal bidrage til at aflaste overfladefrafikken også til fordel for transport, der kommer til København ude fra landet, må betale en betydelig del af anlægget og desuden hele driften.

Jeg skal derfor anbefale, at statskassen betaler 75 pct. og kommunerne 25 pct. af de samlede anlægsudgifter således som foreslået af ministeren.

Jeg kan anbefale, at spørgsmålet om den indbyrdes byrdefordeling mellem kommunerne og spørgsmålet om, hvilke kommuner der det pågældende år skal yde tilskud og med hvilke beløb, henvises til et udvalg bestående af kommunale repræsentanter. Skulle der ikke kunne opnås enighed i dette udvalg, træffes afgørelsen af et udvalg bestående af en højesteretsdommer og to andre medlemmer, udpeget af henholdsvis indenrigsministeren og ministeren for offentlige arbejder. Det må vist være en rimelig løsning.

Jeg kan også anbefale, at repræsentanter for Københavns, Frederiksberg og Tårnby

kommuner sammen med repræsentanter for statsbanerne skal danne et udvalg, der skal træffe aftaler af økonomisk og teknisk art vedrørende koordinering af anlæggene ved første etape.

Må jeg slutte med et hjertesuk. Jeg har ikke noget imod, at man fremsætter et lovforslag, som kun når til første behandling inden sommerferien; derved gives der folk uden for folketinget mulighed for at få eventuelle indvendinger frem i tide; men hjertesukket gælder den forventning, ministeren har til, at folketingsudvalget skal benytte sommerferien til at nå „til en tilbunds gående drøftelse af alle problemer i tilknytning til forslaget“; dette er ordret citat af ministerens skriftlige fremsættelse.

Jeg tror, de fleste folketingsmedlemmer gerne vil have god tid til at tænke over lovforslaget og også gerne vil benytte sommerferien dertil, men jeg betvivler, at det vil være teknisk muligt at få samlet udvalget i feriemåned juli til tilbunds gående udvalgsarbejde. Derimod lader det sig nok gøre senere i ferieperioden og i september, hvis folketinget indkaldes. Det ville være meget praktisk, hvis lovforslaget hurtigt blev genfremsat i det nye folketingsår, så efterårs månederne, hvor der erfaringsmæssigt er mindre pres på, kunne bruges til hyppige udvalgs møder. Jeg mener nemlig, at det haster med at få lovforslaget gennemført.

På det radikale venstres vegne kan jeg sige, at vi både før, efter og i sommerferien vil overveje det foreliggende lovforslag med megen velvilje.

**Arne Larsen:** Det foreliggende lovforslag om tunnelbaner i København er jo rent økonomisk et meget vidtrækkende lovforslag. Her bliver, såfremt alle de foreslåede linjer til sin tid bliver udført, tale om en investering på rundt regnet 1,5 milliarder kr. udregnet i 1962-priser, og stående over for en så stor investeringsopgave må det være helt klart, at det i første række drejer sig om at få den størst mulige nyttevirkning af disse store samfundsmæssige investeringer. Det bliver ikke alene de producerende aldersklasser i dag, men også de kommende generationer, der må påtage sig denne investeringsbyrde, selv om det måske udregnet pr. skatteborger ikke bliver så mange penge pr. år.

[Arne Larsen.]

Vi kan vel hurtigt blive enige om, at vore trafikproblemer nu er ved at nærme sig det kaotiske. For mig står det helt klart, og jeg har givet udtryk for det mange gange, at de må og skal løses ved, at vi lægger hovedvægten på en kollektiv trafikløsning. Der er og vil fortsat være et stort behov for et kollektivt overfladef trafikapparat med et antal stamsporvejslinjer og et udbygget net af buslinjer, og Københavns Sporveje er jo godt i gang med en rationel løsning, som vi må håbe bliver tilfredsstillende. Vi har behov for et stærkere udbygget S-banenet, som vi i øvrigt ved lov har vedtaget, og som et naturligt led heri må så også komme et tunnelbanesystem.

Jeg vil dog ikke lægge skjul på, at udviklingen i de seneste år i høj grad har modvirket en tilfredsstillende løsning af vore københavnske trafikproblemer efter den her skitserede linje. Det er den stadig voksende biltrafik, der her kommer ind i billedet. Udviklingen rejser en række spørgsmål og problemer, som kan gøre tunnelbaneprojektet til en mere eller mindre usikker affære, som ikke er helt let at overskue.

Siden slutningen af 50'erne har folketinget ved flere lejligheder beskæftiget sig med den storkøbenhavnske trafikproblemer. I 1957-58 behandlede det meget interessant og vidtrækkende forslag om en samordning af den storkøbenhavnske trafik i et fælles trafikapparat. Det ville have været lykkeligt, om dette forslag var blevet vedtaget, om det var blevet løftet op over alt kævlet og småtskårenheden, over diskussionen om, hvem der skulle betale hvad og hvor meget. Det ville have været uhyre gavnligt for udviklingen; om man dengang havde kunnet samle et enigt folketing. Desværre slog det fejl, og det er et meget tungt ansvar, der hviler på dem, der dengang ikke ville medvirke til denne løsning. Var den kommet, havde vi i dag været inde i en rigtig udvikling og ikke i den fordrejede udvikling, som vi i virkeligheden nu befinder os i.

I 1961 vedtog folketinget en udbygning af de københavnske S-baner. Vi vedtog anlægget af Køgebugtbanen, Farumbanens elektrificering og indføring til Boulevardbanen og anlægget af Lundtoftebanen. 4 år er nu gået, men hvor langt er man egentlig nået, hvor mange år endnu vil det tage,

før loven er ført ud i livet? Det var en uheldig vedtagelse, at alle tre baner skulle laves på én og samme gang; det har desværre, tror jeg, udskudt og forsinket anlægsarbejdet. Motiveringen herfor har også steds været tekniskmangel og arbejdskraftmangel og vel også et spørgsmål om at tilgodese disse anlæg med de nødvendige og rigelige bevillinger. Men problemet må og skal løses, og der må gøres noget effektivt for at få de teknikere frem, som er en betingelse for, at anlæggene i det hele taget kan gennemføres.

Jeg håber, at man hos de ansvarlige myndigheder er blevet klar over, at en prioritering må til, og i forbindelse med det foreliggende lovforslag taler jo alt for at forcere Køgebugtbanens anlæg så meget som overhovedet muligt. Jeg mener ikke, at der er nogen grund til at føre lange diskussioner om dette spørgsmål; det må stå så indlysende klart, at Køgebugtbanen nu skal have førsteprioritet.

I 1964 vedtog vi forslaget om de store motorgaders indføring til Søringen. Folketinget var parat til at ofre store summer for at gøre den individuelle trafik forhold betydeligt mere ideelle. Bevares, det skal der også gøres noget for, men ved disse projekters gennemførelse får vi endnu større biltrafik, en endnu større overfyldning af den indre by. Hver mand snart sin vogn, mere plads, brede motorgader, bredere radialgader, nedrivning af huse og gennembrydning af gader, mere plads til parkerede biler langs de udvidede gader o. s. v., o. s. v., og hertil kommer kæmpemæssige parkeringsanlæg. Millioner og atter millioner kroner skal ofres for at opnå det resultat, at man pumper endnu flere individuelt kørende ind i byen. Det bliver en dyr løsning, den bliver endog meget dyr, jeg tror, den bliver væsentligt dyrere end at bygge tunnelbaner. Mit parti gik imod denne løsning, og vi forlangte en prioritering af trafikproblemerne på den måde, at vi først og effektivt løste den kollektive trafikproblemer. Her er jeg helt enig med kontorchef Lemberg fra transportudvalget, som allerede sidste år i marts måned netop fastslog, at motorvejenes gennemførelse før tunnelbanen ville kunne medføre, at anvendelsen af privatbiler mellem Københavns centrum og omegn får så kraftig en tilskyndelse, at det gennem mange år kan blive vanskeligt at få folk til at bruge

[Arne Larsen.]

tunnelbanen, ja, den kollektive trafik som helhed.

I dag behandler vi et tunnelbaneprojekt til rundt regnet 1½ milliard kr. Vi har vedtaget S-baner til 200 mill. kr. og nye motor-gader til ca. 400 mill. kr. Det er meget store investeringsopgaver, og spørgsmålet er: kan og vil vi klare alt dette på én gang? Jeg har mine alvorlige tvivl herom. Jeg er ikke bange for, at vi ikke trods alt kan løfte opgaverne rent økonomisk, men der er så meget andet, som stiller sig hindrende i vejen, og jeg er bange for, at hvis det bliver ved med at gå, som vi er begyndt, vil løsningen blive trukket så meget ilangdrag, at det nærmest grænser til det utilladelige og letsindige for ikke at bruge endnu stærkere udtryk. Derfor må vi efter min opfattelse have en prioritering af opgaverne og tage det først, der er mest effektivt, og som hurtigst giver den største lettelse, altså løse den kollektive trafikproblemer.

Tunnelbaneudvalg I, det tekniske udvalg, går ud fra som givet, at anlægstiden bliver 25 år, og det er efter min mening noget af det mest alvorlige ved dette projekt og noget af det mest uheldige i det hele taget. Jeg vil gerne understrege så kraftigt, som jeg kan, at en 25-årig anlægsperiode er helt uantagelig for mit parti; anlægstiden må væsentligt nedskæres, helst til 10-15 år som maksimum. Det vil få meget uheldige konsekvenser, såfremt man ikke sikter på en kortere anlægstid, ja, der er den allerstørste fare for, at projektet simpelt hen lider skibbrud.

Der har været snakket tunnelbaner lige siden 1940, altså nu i 25 år; skal vi dertil lægge en anlægstid på andre 25 år, som måske yderligere udstrækkes, ja, så når vi helt frem til omkring år 2000. Hvilket trafikbehov har vi til den tid, og hvordan ser København i det hele taget ud? Det aner vi intet om. Det går simpelt hen ikke med så lang en anlægstid. Vi løber efter min mening den katastrofale risiko, at vi, inden vi er nået halvvejs, altså om 10 år, må opgive at fortsætte, for så har man i mellemtiden været nødsaget til at give efter for den bilhungrende befolknings krav om en by, der tilgodeser bilfunktionen i ét og alt, og så tvinges vi måske til at give pokker i tunnelbaner og må kaste os over endnu større investeringer i individuelle trafik-

anlæg. Øjensynlig er det det, som det ærede medlem hr. Enggaard kunne tænke sig som fremtidsperspektiv. Læser man den engelske byplanlægger Buchanans rapport, ja, så bliver man helt klar over, at skal man have den ideelle bilby, vil det for en by som København sandsynligvis slet ikke kunne lade sig gøre; i hvert fald vil det koste uhyre summer, mange, mange gange omkostningerne ved et tunnelbaneanlæg. Alternativet hertil er et godt, et hensigtsmæssigt og så vidt muligt et komfortabelt kollektivt trafikapparat, som kan blive til gavn for størsteparten af storbyens borgere, og som bør betyde, at bilisterne indser det hensigtsmæssige i at lade bilen stå ved S-banestationen og rejse afslappet og komfortabelt til deres arbejdsplads. Jeg tror personlig, at det er den eneste farbare vej frem, ellers ødelægges vor by.

Det er nu, der skal tages stilling, det er nu, der skal vælges og vælges rigtigt, og derefter kræves en målbevidst indsats for at få løst den stillede opgave på kortest mulig tid.

Det altoverskyggende trafikproblem i København er den store koncentration af erhvervsvirksomheder i Københavns City, altså byen inden for Søringen. 20 pct. af alle hovedstadens beskæftigede eller ca. 175.000 har deres virke i Cityområdet. Alle disse borgere skal frem og tilbage på ganske bestemte tider af døgnet, hvilket giver en stor spidsbelastning af trafiknettet. Ca. 60 pct. kommer ud og hjem ved hjælp af egne trafikmidler, hovedsagelig biler, medens 40 pct. benytter kollektive trafikmidler. Det er denne spidsbelastning, der giver det helt store problem.

Derfor er jeg af den opfattelse, at et tunnelbanesystem må gennemføres bl. a. for at klare trafikproblemet i City, og det er her, opgaven må løses først. Det er jo hovedsagelig den voksende befolkning i forstæderne, som har behov for at få gode forbindelser ind til City; for befolkningen i brokvartererne er problemet ikke nær så stort.

Man kunne selvfølgelig klare det hele ved at affolke City, flytte alt erhverv ud derfra, men det er der jo ingen der drømmer om. Vi har set en fraflytning fra City af mindre håndværks- og industrivirksomheder, men pladsen optages hurtigt af andre

[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 nyttevirkning 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 Istedgadestrækningen 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



[Arne Larsen.]

københavnske kommuner og andre kommuner i Københavns og Frederiksborg amter komme til at deltage i anlægsudgifterne med 25 pct. Det ærede medlem hr. Ove Hansen har indgående behandlet dette spørgsmål, og jeg kan erklære mig enig i hans synpunkter.

Beklageligvis blev der ikke i tunnelbanedvalg II, der havde med finansieringsspørgsmålet at gøre, opnået enighed om byrdefordelingen. De kommunale repræsentanter tilbød at påtage sig 15 pct. af anlægsudgifterne, medens de af folketingets partier udpegede udvalgsmedlemmer mente, at andelen burde være 25 pct. Der blev ikke slået bro mellem disse synpunkter, hvilket er beklageligt; de kommunale repræsentanter mente, at de ikke kunne gå længere; det er en kendsgerning, som vi må konstatere. Det er nu op til folketinget at vedtage den endelige byrdefordeling. Mit parti kunne godt have givet tilslutning til fordelingsprocenterne 75-25.

Med disse bemærkninger skal jeg på mit partis vegne tilsige støtte til gennemførelsen af et lovforslag om tunnelbaner i Københavns, Frederiksberg og Tårnby kommuner. Vi ser med megen velvilje på dette projekt, vi vil støtte det, men vi vil på den anden side diskutere enkelthederne indgående. Vi vil, så vidt det er os muligt, yde et bidrag til at få lovforslaget udformet bedst muligt, hvilket efter vor opfattelse vil sige i den retning, jeg her har skitseret.

**Rimstad:** Jeg vil gerne om denne sag og ved denne lejlighed, hvor det er det principielle, det drejer sig om, begynde med at sige, at sagen efter vor mening kunne have været grebet an på en anden måde. I stedet for selv at tage det direkte initiativ kunne den højtærede minister have overladt dette til de kommuner, der berøres af eller er impliceret i en løsning af det københavnske trafikproblem. Efter vort partis opfattelse — og her ser vi helt anderledes på det end borgmesteren på Frederiksberg, den ærede ordfører for de konservative, hr. Stæhr Johansen — havde dette været en naturlig vej at gå, fordi vi har særdeles svært ved at se, at en eventuel tunnelbane i København er et anlæg, som hele landet skal betale til,

og ikke alene betale til anlægget, men også dække et betydeligt årligt driftsunderskud.

Vi kan til en vis grad forstå, at den københavnske nærtrafik kan betragtes som et landsanliggende, den er dog en del af vejen til hovedstaden; men banerne i bytrafikken, hvad enten det drejer sig om elektriske sporvogne i gaderne eller tunnelbaner under dem, kan aldrig være noget, som provinsen eller landbefolkningen skal skatte til. Men den højtærede minister har altså valgt at betragte dette rent storkøbenhavnske anliggende som en landsopgave og har nedsat hele to kommissioner til at udfinde dens løsning.

I den første kommission, hvor kun de teknisk-økonomiske problemer behandlede, forløb alting i fred og fordragelighed. Her var talen jo også kun om at bruge pengene, og det kan man nok altid enes om. Men i den anden kommission, som behandlede den finansielle side af projekterne, gik det mindre godt. Også her kunne man enes om at bruge pengene, men absolut ikke om at skaffe dem, og derfor måtte ministeren, som jo er den stærke mand i sagen, fordi han har statskassen i ryggen, selv foreslå anlægsudgifterne fordelt med de tidligere omtalte 25 pct. til samtlige berørte kommuner og 75 pct. til staten.

Man kan forestille sig, hvordan sagen var forløbet, hvis ministeren havde undladt at blande sig i dette rent kommunale anliggende; så havde han måske en dag fået et andragende fra hovedstadskommunerne om, hvorvidt staten kunne tænke sig at yde f. eks. 25 pct. af omkostningerne, hvis kommunerne selv ydede de  $\frac{3}{4}$  af beløbet. Det ville naturligvis ikke have været særlig svært at finde en begrundelse for at imødekomme et sådant andragende; det skulle den højtærede minister i hvert fald nok have været mand for.

Jeg tror, at hovedårsagen til, at man ikke fra begyndelsen har anlagt et fornuftigere syn på forholdene mellem hovedstadskommunerne og tunnelbaneprojektet, er de tilskyndelser af forskellig art, man har haft til at implicere statsbanerne i denne sag. Det var en dårlig begyndelse, både teknisk og driftsmæssigt, idet tunnelbaner af den foreslåede art mere er i familie med sporvejene end med den aktivitet, jernbanerne står for, selv hvor denne kommer til udtryk

**[Rimstad.]**

i nærtrafikken. Men statsbanerne havde altså fra starten en fremtrædende placering i denne bytrafikopgave. Det gav sig blandt andet udtryk i, at det nedsatte udvalg kom til at bestå til halvdelen af statsbanefolk og til halvdelen af kommunalfolk; men statsbanerne fik nu ledelsen af udvalgets sekretariat. I realiteten betød dette, at de københavnske tunnelbaner på godt og ondt blev en udvidelse af statsbaneområdet.

Dette forhold giver sig meget tydeligt til kende i forslaget teknisk og i dets økonomi. I teknisk henseende er udvalgets forslag at betragte som et supplement til den københavnske nærtrafik, en slags reserveboulevardbaner, som man på grund af byens snævre gadebredde og manglende stationsarealer har måttet give en lidt anden teknisk udformning end S-banerne. Men tendensen i forslaget er tydelig: nærtrafikken skal suppleres på bekostning af undergrundsbanens virkelige opgave, nemlig at fordele og formidle bytrafikken.

Hvad økonomien angår — altså den budgettering, man i udvalgets betænkning på i alt 66 trykte sider vier tilsammen  $5\frac{1}{4}$  side — bærer også den ganske tydeligt præg af statsbanebearbejdelse. Forrentning og afskrivning har fået  $\frac{1}{2}$  side til allersidst, efter at man omhyggeligt, oven i købet i en særlig tabel, har fastslået et driftsoverskud på mellem 4 og  $8\frac{1}{2}$  mill. kr. — et driftsoverskud, som dog reduceres til et underskud af samme størrelse, når anlægsudgifterne skal afskrives og forrentes.

Af den ledsagende opstilling fremgår det, at der regnes med en afskrivningsprocent på 3 og en rentefod på  $4\frac{1}{2}$  pct. Begge er for små. Den i dag gældende rentesats vil fordoble underskuddet, og så er spørgsmålet, hvem der skal betale dette årlige underskud på 15-20 mill. kr. Jeg formoder, det bliver de danske skatteydere, altså også de folk i Skjern og Lemvig, der aldrig har sat deres ben i hovedstaden.

Jeg vil til slut gerne sige et par ord om linjeføringen. Med udgangspunkt i det, jeg lige har sagt om lovforslagets tendens, nemlig at banerne skal virke som supplement til den eksisterende nærtrafik, bør det vist retfærdigvis tilføjes, at over for forslaget fra 1956 betegner det et fremskridt, der blandt andet kommer til udtryk igennem en større

hensyntagen til de trafikfordelingsopgaver, der først og fremmest må være tunnelbanernes. Eksempler herpå er den foreslåede ringbane og delvis også Østerbrogadelinjen. Det er dog stadig mit indtryk, at pendultrafik til bycentret gennem to forskellige udfaldsveje har en alt for stærk S-banekarakter til, at den kan være gældende hovedprincip i tunnelbaneforslaget.

Men nu må vi se, hvad udvalgsbehandlingen kan bringe. Vi er, som det vil fremgå af det, jeg allerede har sagt, ikke alt for begejstrede for dette lovforslag, som efter vor opfattelse lider af væsentlige principielle mangler og ulemper også af teknisk art. Men også i vort parti vil vi takke den højtærede minister, fordi det er lykkedes ham at få lovforslaget frem i så god tid, at diskussionen om det kan foregå uden tidspres af nogen art. Også vi er klar over, at denne ømtålige sag ikke tåler at skydes ret meget længere ud.

**Ministeren for offentlige arbejder (Lindberg):** Jeg vil gerne takke samtlige ordførere for den mere eller mindre varme tilslutning, der er givet til dette lovforslag. Det ligger vel i sagens natur, at man må se lidt forskelligt på det — det gælder partiet venstre og måske i særlig grad partiet de uafhængige.

Jeg skal prøve meget kort at komme ind på nogle af de problemer, jeg mener det er væsentligt at svare på, idet jeg er enig i, at der forestår et meget grundigt udvalgsarbejde, hvor vi kan komme ind på alle mulige spørgsmål, man vil rejse i forbindelse med det foreliggende lovforslag.

Det er måske ikke helt urimeligt, når det ærede medlem hr. Enggaard rejser tvivl om visse af de prognoser, som udvalget er fremkommet med. Heldigvis har man i et demokratisk samfund altid lov til at tvivle — men med den sammensætning, det tekniske udvalg har haft, tror jeg nu nok, jeg må forbeholde mig at stole mere på de prognoser, der er fremkommet fra udvalget, end på de tanker, det ærede medlem var inde på.

Jeg tror i høj grad, at det var ønskedrømme, det ærede medlem gav udtryk for, når han fremstillede tingene således, at man kunne forvente, at der skete det modsatte af, hvad der hidtil er sket med hensyn til den meget store trafik i Københavns City.

## [Ministeren for offentlige arbejder.]

Jeg skal ikke spå om, hvordan det ser ud i 1990. Jeg synes, at man må bygge på det, man kender, og den udvikling, der har været — ikke mindst gennem de sidste 10 år — siger i hvert fald mig, at der må gøres noget for at hjælpe på de efterhånden meget fortvivlede trafikforhold, ikke mindst i Københavns city.

Man kan selvfølgelig diskutere, hvor meget der skal ofres på den kollektive trafik, og hvor meget der skal ofres på den individuelle trafik. Mit standpunkt har jo — således som jeg tidligere har givet udtryk for det her i det høje ting — været, at man må tilgodese begge transportformer. Det kan dog ikke undgås, at man en gang imellem synes, at vi indretter os helt forkert, helt tosset, når man f. eks. er vidne til, sådan som jeg er det dér, hvor jeg bor, at tusindvis af biler ruller ind i København hver morgen med én passager. Disse biler skal så søge sig et parkeringssted, meget ofte i gader, der er dyrt udbyggede. Her stiller man så bilen fra sig fra kl. 8-8½ om morgenen til kl. 4-5 om eftermiddagen, således at den trafik, der skal finde sted i storbyen, i meget høj grad generes deraf.

Jeg mener, at det må føre hen på den tanke, som ligger bag forslaget om tunnelbanerne og udbygningen af S-banerne, nemlig at hvis man skaber bedre muligheder for den kollektive trafik, vil man også kunne skabe bedre forhold for de bilister, der nødvendigvis — med varetransport og erhvervs-mæssigt — skal færdes rundt omkring i København og ikke mindst i City.

Jeg skal indrømme over for det ærede medlem hr. Enggaard, at det havde været ønskeligt, om planerne om tunnelbanerne havde været fremme noget tidligere. Jeg har da også gjort min indsats på dette område. Jeg skal ikke her bruge tiden til historisk tilbageblik, men var det gået, som jeg ønskede i 1955, da jeg trådte til, havde første etape af tunnelbanen i dag været i brug. Det var ikke muligt at gennemføre det, og vi har derfor måttet gå den forholdsvis

lange vej, indtil vi nu i dag står over for et konkret forslag.

Jeg vil gerne over for det ærede medlem hr. Enggaard — det gælder også det ærede medlem hr. Rimstad — understrege, at man fra alle sider her i folketinget gang på gang har rejst spørgsmålet om, hvornår vi kom med forslag om tunnelbaner. Jeg mener derfor, at det har været nødvendigt at fremme denne sag så meget, som det nu engang har været muligt.

Det ærede medlem hr. Enggaard sagde, at der var jo andre trafikproblemer, der skulle fremmes, og det ærede medlem — sådan forstod jeg ham — mente, at disse store trafikopgaver, såsom S-banerne, der blev vedtaget i 1961, og placeringen af den kommende storlufthavn, også havde nogen relation til spørgsmålet om tunnelbaner. Det vil jeg ikke bestride. Det ærede medlem sagde, at det var en opgave for mig at fremme afgørelsen, således at disse problemer blev løst så hurtigt som muligt. Det vil jeg give det ærede medlem ret i, men jeg vil gerne på den givne foranledning understrege, at det gør jeg også. Jeg har gjort, hvad der var muligt for at få S-banerne fremmet, og hvad angår den undersøgelse, som det ærede medlem efterlyste — og som også det ærede medlem fru Else-Merete Ross efterlyste — skal jeg åbent erkende, at jeg havde håbet på, at denne undersøgelse kunne have været tilendebragt allerede for en måned eller mere siden. På grund af mangel på teknisk arbejdskraft og de særlige forhold i forbindelse med at få det nødvendige arbejde gjort har det imidlertid ikke været muligt at få disse undersøgelser færdige. Jeg håber, at vi meget snart kan nå hen til en redegørelse over for de folketingsmedlemmer, der rejste dette spørgsmål i efteråret 1964.

Hvad angår spørgsmålet om en storlufthavn, er jeg nødt til, som jeg tidligere har gjort, at henvise til, at der sidder et teknisk udvalg og arbejder med disse problemer. Jeg gør, hvad jeg kan for at presse på, således at dette arbejde kan tilendebringes så hurtigt som muligt, men jeg kan jo ikke hekse.

## [Ministeren for offentlige arbejder.]

Jeg kan ikke sige til disse mennesker: nu skal I være færdige den 1. juni eller 1. juli. Der skal foretages sådanne undersøgelser, at det simpelt hen er nødvendigt at tage den fornødne tid dertil.

Det ærede medlem hr. Enggaard sagde med hensyn til finansieringen, at han mente, at det, når dette lovforslag blev vedtaget, var nødvendigt med en klar afgørelse af, hvordan byrden skulle fordeles på de forskellige kommuner. Det er jeg ikke enig med det ærede medlem i. Jeg tror, at det er en umulig opgave. Vi har formuleret finansieringsspørgsmålet på den måde, det er gjort i lovforslaget, fordi jeg mener, at det for fordelingen af de 25 pct., som Storkøbenhavns kommuner samlet skal udrede ifølge lovforslaget, må spille en rolle, hvilke etaper der først bliver gennemført, altså hvilket udbytte af mennesker, der bor i de forskellige kommuner, får af tunnelbanen.

Det er klart, man kan diskutere problemet og sige: ja, men uanset dette var det rimeligt, at alle betalte lige meget, og så simpelt hen gjorde op, hvor mange indbyggere der var i hver enkelt kommune, og pålignede dem 25 pct. Jeg tror dog, at den fremgangsmåde, vi har valgt i lovforslaget, er mere rimelig, mere retfærdig over for de kommuner, som nu engang kommer i betragtning. Jeg tror altså ikke, det vil være rigtigt, før lovforslaget vedtages, at nå frem til en klar afgørelse af, hvad de enkelte kommuner skal betale. Det er dog selvfølgelig et spørgsmål, som udvalget kan tage op til nærmere overvejelse, men jeg tror som sagt, at man vil ende i den konklusion, at den formulering af lovforslaget, vi er kommet frem til, er den rigtige.

Det ærede medlem hr. Stæhr Johansen har jeg ikke mange bemærkninger til. Det ærede medlem var jo meget positiv i hele sin indstilling over for lovforslaget. Jeg tror dog ikke, at det ærede medlem har ret i, at der, hvis vi fordeler pengene som foreslået i lovforslaget, vil komme et overskud. Det er selvfølgelig umuligt at sige noget bestemt om det, men på den anden side viser de prognoser, der er regnet med, at det vil være meget svært at nå etsådant overskud. Jeg kan ikke fortænke det ærede medlem hr. Stæhr Johansen i, at han vil prøve, om der er en mulighed for at komme tilbage til

det udgangspunkt, at det kun er selve tunnelrøret, kommunerne skal deltage i finansieringen af, men det må vi nok overlade til en nærmere behandling i udvalget og se, hvad vi kan komme frem til dér.

Det samme gælder i og for sig linjeføringen. Det ærede medlem hr. Ove Hansen rejste allerede i sit indlæg spørgsmålet om at føre første etape videre til Svanemøllen, og jeg kan godt se, at der kan være meget, der taler for, at det vil være rigtigt. På den anden side står det sådan for mig, at jo længere vi gør første etape, jo længere varer det at gøre den færdig. Derfor mener jeg det gælder om at få gjort den første strækning af S-banen brugbar så hurtigt som muligt, og der vil ikke være tale om, at der skal gå hverken 15 eller 20 år. Jeg håber da, at man vil kunne få denne første etape — hvis man enes om den i udvalget og her i folketinget — færdig i løbet af forholdsvis få år, således at man kan få den taget i brug.

Det ærede medlem fru Else-Merete Ross har jeg svaret med hensyn til undersøgelserne om S-banerne, og jeg vil gerne sige til det ærede medlem, at jeg har ikke taget investeringsudvalget i ed. Det er heller ikke en opgave, jeg mener at jeg har. Dette spørgsmål har ikke været diskuteret i investeringsudvalget, men jeg forstår godt det ærede medlems ængstelse for, at disse meget pengekrævende og arbejdskrævende opgaver i nogen grad kan komme i strid med, hvad investeringsudvalget mener det muligt at overkomme i den kommende tid. Jeg må altså forbeholde mig at tage det, sådan som det nu engang kan falde, alt efter hvordan folketingets flertal vil stille sig.

Det ærede medlem havde et lille hjertesuk, idet det ærede medlem mente, at jeg skulle have bemærket i min fremsættelse, at de ærede medlemmer, der måtte indtræde i udvalget, skulle bruge hele deres sommerferie til at behandle dette lovforslag. Det har jeg nu ikke sagt. Jeg har sagt, at jeg mente, at det ville være frugtbart, om man i sommermånederne kunne bruge nogen tid, og sommermåneder kan vi måske forstå noget forskelligt ved, men efter min opfattelse strækker de sig fra i hvert fald 1. juli og hen til omkring 15. august-1. september. Der ville altså med god vilje — som jeg går ud fra at alle, der interesserer sig for denne

**[Ministeren for offentlige arbejder.]**

opgave, har — godt kunne blive holdt nogle møder.

Det ærede medlem hr. Arne Larsen har jeg heller ikke mange bemærkninger til. Jeg synes, at det ærede medlem på den ene side stiller tingene sådan op, at det skal gå hurtigt, og på den anden side meget stærkt fremhæver, at det vil være svært at løse de mange store opgaver, der foreligger på trafikens område. Men det er nu ikke sådan, at vi mener, at det er nødvendigt med en anlægstid på 25 år. Hvis man kan skaffe den fornødne arbejdskraft — her først og fremmest den tekniske arbejdskraft — og hvis man kan skaffe den fornødne kapital, kan det gøres meget hurtigere; men jeg tror nok, det er realistisk at regne med, at den anlægstid, udvalget har anslået, bliver den rigtige, når man tager de mange opgaver i betragtning, der skal løses. Jeg tror ikke, man som det ærede medlem hr. Arne Larsen kan sige, at man først og fremmest skal beskæftige sig med den kollektive trafik alene. Det ville efter min mening være helt udelukket f. eks. fra 1. oktober at sige: nu interesserer vi os ikke mere for ind- og udfaldsvejene i København, nu interesserer vi os kun for tunnel- og S-baner; det ville være umuligt at lægge en sådan linje. Det er rigtigt, at der skal være en prioritetsrække, men det kan ikke være en prioritetsrække, der kræver, at andre opgaver, der skal løses, helt tilsidesættes, og derfor må vi se det i sammenhæng.

Jeg kan i og for sig godt principielt tiltræde det ærede medlem hr. Rimstads standpunkt, at det havde været rigtigt, om Storkøbenhavn selv havde løst opgaven, men jeg tror bare ikke, det er en realistisk tanke. Havde Storkøbenhavns kommuner virkelig villet gøre det, mener jeg, at man skulle være gået i gang for længe siden. Det er ikke, fordi hverken statsbanerne eller ministeriet for offentlige arbejder har villet trænge sig på med hensyn til at løse denne opgave; det er simpelt hen udelukkende den betragtning, at det er en nødvendighed at få løst spørgsmålet om tunnelbanerne, der har gjort, at vi har måttet beskæftige os med tingene.

Jeg tror, jeg hermed har svaret på nogle af de væsentligste ting, der har været fremme, og jeg håber og tror på, at vi kan

få et frugtbringende udvalgsarbejde, så vi i løbet af forholdsvis kort tid i næste folketingsår kan nå frem til et resultat. Det er min hensigt — som en af de ærede ordførere var inde på det — at genfremsætte lovforslaget så omgående som muligt, når folketinget samles i oktober måned i år.

Hermed sluttede forhandlingen.

*Lovforslagets overgang til anden behandling vedtoges uden afstemning.*

**Ove Hansen:** Jeg foreslår, at lovforslaget henvises til et udvalg på 17 medlemmer.

Uden forhandling eller afstemning vedtoges dette forslag.

Den næste sag på dagsordenen var:

*Første behandling af forslag til næringslov.*

(Lovforslaget (nr. 167) findes i tillæg A sp. 2247, fremsættelsen i tidenden sp. 4826).

**Første næstformand (From):** Sammen med denne sag foretages de under punkterne 9-16 på dagsordenen opførte sager, nemlig:

*Første behandling af forslag til lov om garantier til finansieringsinstitutter inden for detailhandelen.*

(Lovforslaget (nr. 168) findes i tillæg A sp. 2269, fremsættelsen i tidenden sp. 4841).

*Første behandling af forslag til lov om ændringer i beverterloven.*

(Lovforslaget (nr. 169) findes i tillæg A sp. 2277, fremsættelsen i tidenden sp. 4845).

*Første behandling af forslag til lov om statsautoriserede revisorer.*

(Lovforslaget (nr. 170) findes i tillæg A sp. 2285, fremsættelsen i tidenden sp. 4848).

*Første behandling af forslag til lov om statsautoriserede vejere og målere.*

(Lovforslaget (nr. 171) findes i tillæg A sp. 2305, fremsættelsen i tidenden sp. 4848).