

[Arne Larsen.]

kanalisere byens vækst efter den bekendte fingerplans principper. Fingerplanens trafikale hovedsynspunkter var følgende: byens fortsatte vækst førte til, at rejsetiden i den eksisterende sporvognsby blev for stor; de mange sporvognslinjer skabte store trafikproblemer i centrum. S-togsbyen var løsningen; S-togslinjer skulle være skelettet i den nye byvækst og sikre, at de fjerneste bydele fik samme rejsetid til centrum som de yderste sporvognsbetjente dele, nemlig maksimalt en sammenlagt rejsetid på tre kvarter. Den voksende biltrafik fra fingrene tænkte indført ved et nyt vejsystem lagt langs randen af „fingrene“ og ført direkte til centrum ved gadegennembrud, de såkaldte primærgader.

I Københavns kommunes generalplan har man senere fulgt disse ting op for de indre bydeles vedkommende og har lavet et konkret forslag til linjeføring for såvel tunnelbane som primærgader.

I lovforslaget anmoder den højtærede minister for offentlige arbejder om bemyndigelse til at bringe de tre omtalte banestrækninger til udførelse. Vi har intet imod at give den højtærede minister denne bemyndigelse og udtaler håbet om, at den vil blive udnyttet i fuldt omfang og hurtigt.

Der har længe været et stort behov for disse banestrækninger, og behovet vil stige fremover. For Køgebugtbanens vedkommende vil der også i forbindelse med den planlægning af hele området bebyggelse, som jo er nær forestående, blive tale om, at hele dette byudviklingsområde får en fornuftig og tidssvarende trafikbetjening.

I henhold til lov nr. 89 af 15. marts 1948 overtog staten Slangerupbanen for enten at drive den som statsbane eller bortforpagte banens drift, helt eller delvis, i kortere eller længere tid. Dette sidste blev ikke aktuelt. Statsbanerne har foretaget en vis modernisering af banen, men trafikbetjeningen af beboerne omkring banen har ikke været og er ikke tilfredsstillende. Dette kan der kun rådes bod på ved en hurtig elektrificering af banen og anlæg af et dobbeltspor fra Lygten til Farum samt indførelse af 20 minutters drift.

Også Lundtoftebanen kan vi give fuld og hel tilslutning til.

Øjensynligt er det statsbanernes mening

at begynde på alle tre banestrækninger samtidig. Man stiller sig lidt tvivlende over for, om det virkelig skulle være muligt at få det fornødne antal teknikere til rådighed. Selvfølgelig ville det ikke være dårligt, om det virkelig kunne ske, men skulle det vise sig umuligt, vil vi anbefale, at Køgebugtbanens anlæg og Hareskovbanens elektrificering må komme i første række. Her er der nemlig et stort og udækket behov; det samme kan man ikke sige om Lundtoftebanen, hvor behovet først rigtig bliver aktuelt, når polyteknisk læreanstalt, Danmarks tekniske højskole, og ingeniørakademiet er blevet opført derude på Lundtoftesletten.

Kort sagt, de tre S-banestrækninger kan vi fuldt og helt gå ind for, og vi håber, at det højst må tage de 6-8 år, som man regner med, at anlægge disse.

Men dermed er Storkøbenhavns trafikproblemer jo ikke løst; det er kun en begyndelse, som må videreudvikles på andre områder. Vi får bygget de nye S-banelinjer, og vi får indbyggerne transporteret ind i nærheden af bycentrum, men hvordan med at få dem resten af vejen? Hareskovbanen læser sine mange tusinde passagerer af ved Lygten, de skal næsten alle videre, ud til overfyldte sporvogne og busser, og besværlighederne begynder først rigtig for alvor. Køgebugtbanens passagerer vil blive ført ind på den eksisterende Boulevardbane og skal så fordele sig videre til andre S-togslinjer, sporvogne og busser, og mange skal over broerne til industrikvartererne på Amager. Besværlighederne er langt fra ophørt.

I det fremsatte lovforslag anmoder den højtærede minister for offentlige arbejder om bemyndigelse til at nedsætte et teknikerudvalg, der skal udarbejde et skitseprojekt til anlæg af tunnelbaner for elektriske tog i Københavns og Frederiksberg kommuner. Også dette kan vi i høj grad bifalde. Også vi er af den opfattelse, at S-banenettet må suppleres med en tunnelbane hurtigst muligt. Den nuværende Boulevardbane kan sikkert ikke i det lange løb optage den forøgede trafik; der må en supplerende til. Naturligt og af stor betydning ville det derfor være, om der fra Lygten ind til centrum blev anlagt en tunnelbane, der igen havde kontakt med en tunnelbane til