

[Stæhr Johansen.]

Køge Bugt-området, Farum og Lundtofte, der blev truffet beslutning om i 1961, og som er under anlæg. Ved bygningen af en tunnelbane under City helt til Østerport Station vil passagererne fra disse nye strækninger og i øvrigt også fra de hidtidige S-banestrækninger få en langt bedre kontakt med det centrale byområde end i dag, og det er netop det, der er det væsentlige formål med tunnelbanen under City. Meningen er ikke, at der skal fremvinges en voldsom ekspansion af aktiviteten i det centrale område, sådan som mindretallet synes at frygte, og det vil næppe heller ske. Det kan på den anden side heller ikke være i hovedstadens eller landets interesse, at der sker en gradvis hensyngnen af City, noget, der er en risiko for, hvis ikke den kollektive trafik udbygges til en sådan standard og effektivitet, at den udgør et attraktivt alternativ til kørsel med bil.

Den konservative gruppe er derfor gået ind for tanken om i første omgang kun at træffe beslutning om den ene tunnelbanegren, Citylinjen, selv om vi er helt på det rene med, at også andre strækninger er ønskelige. Vi tænker her især på en tunnelforbindelse til Amager og er på dette punkt enige i de bemærkninger, hr. Guldberg kom med om dette problem. Men vi mener ikke, at der bør træffes beslutning om linjeføring for et sådant anlæg, før der er skabt mere klarhed over lufthavnens endelige placering, beliggenheden af en fast forbindelse til Sverige samt anvendelsen af arealerne på Vestamager.

Den af udvalgsflertallet foreslåede Citylinje holder muligheden åben for en eventuel senere udbygning med en strækning fra Højbro til Amager, således at også Amager kan få en tunnelforbindelse med udmærket kontakt til store dele af Cityområdet.

Mindretallets forslag om en indføring af Ballerupbanen i en tunnel til Rådhuspladsen med retning mod Amager vil give Amagerforbindelsen en mindre effektiv kontakt med centrum og vil ikke medvirke til at øge effektiviteten af de S-banestrækninger, der er under bygning.

Der er med mellemrum fra forskellig side givet udtryk for den opfattelse, at vi slet ikke bør bygge tunnelbaner i København, og senest har en professor ved Danmarks

tekniske højskole i en kronik i Politiken på ny gjort sig til talsmand for dette synspunkt. Der henvises heri til, at persontrafikken til centrum i en lang række amerikanske storbyer er gået ned, når motoriseringen har nået en vis størrelse. Herudfra drages den slutning, at det vil ske i København, og at det derfor vil være forkert at bygge tunnelbaner. Nu skal man jo passe på, når man på den måde vil sammenligne Danmark med Amerika, og navnlig må man ikke forveksle årsag og virkning. Det kunne jo tænkes, at nedgangen i den cityrettede trafik i amerikanske byer først og fremmest skyldes, at de pågældende i mange tilfælde simpelt hen ikke havde praktisk mulighed for at komme ind til city i myldretiden, dels fordi der ikke var plads til bilerne, dels fordi det kollektive trafiksystem var forældet og ineffektivt. Hvis man derimod i tide havde sørget for at få skabt et kapacitetskræftigt kollektivt trafikapparat i de pågældende amerikanske byer, er det ikke sikkert, at udtyndingen af citytrafikken var sket, og det kan vist betragtes som helt givet, at byernes ansvarlige myndigheder alene af rent økonomiske grunde betragter den skete udvikling i nogle af Amerikas byer som højst uønsket. Det er der meget der tyder på, for i de senere år er spørgsmålet om bygning af tunnel- og bybaner taget op til alvorlig overvejelse i adskillige amerikanske byer, og rapid transit er blevet et slagord i den offentlige trafikdebat.

Men hvorfor gå over åen for at hente vand, når vi har et meget bedre og nærliggende eksempel i Stockholm? Her traf man allerede i 1941 en principbeslutning om bygning af tunnelbaner. Første etape blev taget i brug i 1950, og siden er det gået slag i slag, så Stockholm i dag står med en af de mest moderne og mest effektive tunnelbaner i verden, som trafikeksperter i alle lande kommer for at studere. Det mest slående bevis er, at den tekniske leder af tunnelbanebyggeriet i Stockholm for nylig er blevet knyttet som konsulent til den tunnelbane, der er under projektering i San Francisco, netop et af de områder, der er blevet fremhævet i den før nævnte kronik angående amerikanske byer.

Der har ligeledes været udtrykt frygt for, at bygning af en tunnelbane gennem City