

[Stør Johansen.]

vil nødvendiggøre adskillige nedrivninger og i årevis ødelægge bybilledet ved opgravning og andre arbejder. Det kan dog kun være et spørgsmål om at anlægge tunnelen tilstrækkelig dybt, og jeg kan her oplyse, at den tunnelbane, der er under bygning i München, på visse strækninger udføres ved dybdeboring under eksisterende bebyggelse, således at man slipper fri for de ubehageligheder, der er, når man bygger tunnelbaner efter den såkaldte Berlinermetode.

For et par uger siden deltog jeg i den store internationale trafik-kongres i Barcelona, hvor trafikeksperter fra hele verden — både fra øst og vest — var samlet, og her blev der i forskellige arbejdsgrupper angående fremtidens nærtrafik enstemmigt vedtaget en resolution, der siger, at det anbefales større byer på over ½ mill. indbyggere at anlægge tunnelbaner for derigennem at kunne klare trafikken.

Det var en kongres, hvor alle større byer var repræsenteret, og hvor alle eksperter var med, og de var altså — hvis man skulle følge hr. Guldbergs opfattelse — så uomdørne, at de anbefalede samtlige regeringer at gå videre med tunnelbaner som det bedste og mest effektive middel til at løse trafikproblemet i de store byer. Jeg vil ikke forklejne hr. Guldberg, men jeg vil alligevel sige, at disse eksperter ligger i en særlig klasse og har en erfaring, som jeg nok tror er væsentlig større end den, venstre og hr. Guldberg er i besiddelse af.

Dengang man vedtog tunnelbanen i Stockholm, blev det anset for at være meget dristigt — for det var jo midt under krigen, man traf denne beslutning — men man kan dog næppe med rette beskyldes for at være dumdristige, hvis vi i dag, mere end 25 år senere, træffer beslutning om det første skridt til en københavnsk tunnelbane, hvad jeg håber og forventer vil ske i denne uge.

Fra flertallets side foreligger der i betænkningen nogle bemærkninger om den udbygning af S-banerne, som blev vedtaget her i det høje ting i 1961. Jeg vil gerne sige, at jeg deler den tankegang, der ligger bag disse bemærkninger, og den er blevet endnu mere aktuel ved en udtalelse af generaldirektør P. E. N. Skov i Kristeligt Dagblad i dag. Deri siger generaldirektøren — hvis jeg må have lov at citere — :

„Statsbanernes økonomiske vanskeligheder rammer nu udbygningen af det københavnske S-banenet. Når man skal bygge 3 S-baner, hvoraf den ene har forret fremfor de andre, og man kun har 4-5 mill. kr. at bygge for om året, så bliver vi aldrig færdige.“

Jeg ville gerne citere dette, fordi jeg vil rette det spørgsmål til den højtærede trafikminister, om trafikministeren deler generaldirektørens betragtninger om, at vore S-baner aldrig bliver færdige. Jeg synes, at ministeren over for tinget, som har vedtaget disse S-banestrækninger, må kunne redegøre for, om disse bemærkninger fra generaldirektøren virkelig dækker udviklingen, eller man kan sige den mangel på udvikling, der er, når det drejer sig om de vedtagne S-baner. Jeg ville meget beklage, hvis det var sådan, og derfor er jeg glad for, at vi i betænkningen har indføjet de ønsker om en forcering af S-banebyggeriet, som de partier, der udgør flertallet, alle sammen er enige om.

Hvad angår det forslag, som er stillet af hr. Guldberg — men sagen er for øvrigt også nævnt i betænkningen fra flertalspartierne — om oprettelse af et storkøbenhavnsk trafik-selskab, deler jeg helt hr. Ove Hansens synspunkt, at det jo ikke er de partier, som nu udgør flertallet for bygning af denne bane, der har været med til at forhindre et storkøbenhavnsk trafik-selskab; men jeg vil gerne sige til hr. Guldberg, at jeg tror ikke, det vil være praktisk, hvis man først laver et særskilt selskab til at drive T-banerne og måske derefter skal til at lave et selvstændigt selskab til at drive S-banerne og senere statsbanernes rutebiler osv. Hvis det forslag, som må komme om et storkøbenhavnsk trafik-selskab, overhovedet skal have nogen værdi, både teknisk, byplanmæssigt, og hvad effektivitet angår, tror jeg, det må være således, at hele nærtrafikken er samlet i ét selskab. Det er bl. a. det, der har fundet sted i Stockholm, hvor man netop sidste år lavede det store, fælles nærtrafik-selskab, og noget sådant vil også her være det eneste rationelle.

Jeg kan også sige, at man fra de storkøbenhavnske kommuners side arbejder med spørgsmålet. Der sidder en kommission af teknikere og økonomer, som er ved at være færdig med en betænkning om, hvordan