

[Stæhr Johansen.]

tilbage, og disse bliver bussificeret i meget nær fremtid.

For planlægningen i Københavnsregionen var det et betydeligt fremskridt, at principbeslutningen om en ny lufthavn på Saltholm blev taget, og denne sag har jo også en nær sammenhæng med udbygningen af det kollektive trafiksystem ikke mindst på det, hvad trafik angår, underudviklede Amager.

Jeg skal ikke her resumere de mange og lange diskussioner, der har været om tunnelbanesagen, men blot pege på, at det meget klart fremgår af egnsplanrådets trafikanalyse, at Københavnsregionen står over for en katastrofal trafiksituation, medmindre der i de kommende 5 år gøres alt for at udbygge de kollektive trafikmidler og skaffe de fornødne indføringer ad de store landeveje i hovedstadsområdet.

Ministeren for offentlige arbejder har i sin hvidbog af april i år peget på, at meget væsentlige forbedringer, hvad angår S-banenettet, vil kunne udføres for anlægssummer, der er relativt beskedne i forhold til statens indtægter af det område, der skal betjenes. Det skulle glæde mig, om ministeren for offentlige arbejder i konsekvens af denne tankegang ville fremkomme med forslag til en samlet plan for en hurtig og effektiv løsning af trafikproblemerne i hovedstadsområdet.

Det er som sagt min opfattelse, at ministeren med det foreliggende lovforslag tilføjer S-banenettet en ikke uvæsentlig forbedring, som vil blive meget værdifuld for de mange beboere langs Farumbanen.

Med disse ord skal jeg anbefale det foreliggende lovforslag til tingets hurtige og velvillige behandling.

Holmberg: Det foreliggende lovforslag om en ændret linjeføring for Hareskovbanens indføring drager jo egentlig konsekvensen af den tredje, og vi kan sige nyeste, fase i udviklingen af planerne om Hareskovbanens elektrificering og indføring til i alt fald byens midte.

Der er unægtelig sket en hel del ændringer i projekterne. Oprindeligt var der forudsat videreførelse af denne bane fra Lygten station i den forudsatte tunnelbane under Nørrebrogade, som man dengang forestillede sig anlagt i 1960'erne, men da det blev klart, at

denne tunnelbane ikke ville blive anlagt i de nærmeste år efter Hareskovbanens elektrificering, fremkom forslaget om Hareskovbanens midlertidige indføring, altså Lygten-Svanemøllen. Senere kommer så tunnelbaneudvalgets indstilling fra februar 1970; den forudsætter Nørrebrogadetunnelbanen fortsat til Brønshøj og eventuelt til Høje Gladsaxe med Hareskovbanens indføring over Svanemøllen, og man må nok regne med, at dette bliver den permanente løsning.

Dette er i allerhøjeste grad et forslag med perspektiver i, og derfor må vi overveje det meget nøje, hvis vi vil undgå fejlinvesteringer.

Mon ikke det vil være rigtigt netop ved denne lejlighed lige kort at nævne, hvad tunnelbanepleanerne nu omfatter. Det er for det første Citybanen fra Hovedbanegården under Rådhuspladsen og Kongens Nytorv til Østerport station, for det andet en bane under Vestamager til de planlagte Amagerbyer, Christianshavn og City, Nørrebrogade, Brønshøj og Høje Gladsaxe og for det tredje en bane under Amagerbrogade, Islands Brygge, Hovedbanegården til Frederiksberg.

Man kan spørge, om det umiddelbart kommer denne sag ved, og dertil må jeg svare, at det mener jeg det gør, for det hele hænger jo sammen. Hareskovbanen er direkte berørt af disse planer, det er det ene af de tre vedtagne S-baneanlæg: Køgebugtbanen, Hareskovbanens elektrificering og indføring og endelig Lundtoftebanen, som vel kan siges at være trådt noget i baggrunden.

Planerne vedrørende Hareskovbanen indgår endvidere i bestræbelserne for en modernisering og effektivisering af den kollektive trafik i Storkøbenhavn og hermed også en forbedring af konkurrenceevnen over for den private biltransport, der især i myldretimerne skaber problemer. Det nye forslag om direkte indføring af Hareskovbanen over Svanemøllen skulle efter det oplyste betyde ret store driftsmæssige og investeringsmæssige besparelser, nemlig på henholdsvis 600.000 kr. og 10 mill. kr., og der er derfor gode grunde til at anbefale forslaget.

Men derudover mener jeg, der er nogle væsentlige ting, som vi også må tage i betragtning. Jeg er fuldstændig klar over, at dette ikke er en anlægslov, det drejer sig ikke om en anlægsbevilling, men det er alli-