

[Else-Merete Ross.]

Desuden mener jeg, at det kan være tvivlsomt, om det økonomisk er den bedste fremgangsmåde. Det samlede arbejde ventes at tage 6-8 år. Hvis man deraf kan udlede — men det ved jeg ikke om man kan — at et enkelt baneanlæg kunne gøres færdigt på 2-3 år, hvis hele arbejdskraften koncentreredes om det, ville det have den fordel, at den investerede kapital hurtigere begyndte at forrente sig. Desuden ville i hvert fald en del af de mennesker, man trafikalt ønsker at hjælpe, hurtigere få glæde af anlægget, og de ville ikke behøve at vente fulde 6-8 år på denne glæde.

Jeg vil gerne spørge den højtærede minister for offentlige arbejder, om der i den rækkefølge, hvori de 3 baner er nævnt i lovforslaget, ligger nogen indikation af en slags prioritetsrækkefølge i tilfælde af, at ikke alle 3 baner kan påbegyndes samtidig.

Når Køgebugtbanen er nævnt først, kunne det eventuelt være af historiske grunde, da drøftelserne af en sådan bane påbegyndtes allerede i 1906. Så vidt jeg har forstået, har der i årenes løb været diskussion om, hvorvidt man først skulle bygge en bane og så få folk til at flytte ud, eller man først skulle være sikker på, at der var folk nok, og så bygge en bane. Angående Køgebugtbanen kan man trygt hævde, at fortalere for, at man først skulle have folk og så have bane, har vundet stort, og at folk langs den kommende Køgebugtbane nu længe nok har måttet lide under, at denne teori slog igennem.

Angående Lundtoftebanen har den modsatte teori åbenbart sejret. Det betyder ganske vist ikke, at der ingen folk bor dér; men det, der virkelig sætter gang i bygningen af Lundtoftebanen, er den af det høje ting i 1958 vedtagne udflytning af polyteknisk læreanstalt og ingeniørakademiet, idet det ifølge lovforslagets bemærkninger var en forudsætning for udflytningen af læreanstalten, at Lundtoftebanen gennemførtes. Det er hensynet til de kom-

mende studenter og en kommende stigning af trafikanter, der her har været afgørende. Da der allerede er søgt bevilling til påbegyndelse af Lundtoftebanen, må denne bane vel siges at have førsteprioritet. I betragtning af, at det er den mindst komplicerede bane at gennemføre på grund af, at den kan tilsluttes i Jægersborg og ikke kræver et tunnelanlæg, er det måske forståeligt, at man har taget denne bane først. Jeg må dog sige, at hvis jeg selv havde boet i Køgebugtbanens opland, ville jeg have været lidt bitter over, at en tanke, der opstod i 1906 — længe før nogen tænkte på en Lundtoftebane — endnu ikke er kommet i gang. Jeg håber dog, at denne bitterhed må blive meget kortvarig, idet mit parti med glæde ser, at der ikke skal ventes på tunnelbane, men skaffes midlertidig forbindelse til bymidten for såvel Køgebugtbanen som Hareskovbanen.

Køgebugtbanen foreslås i første omgang ført til Vallensbæk. Da man nu går i gang med en planlægning af Køge Bugt-området, må man dog håbe på, at banen må blive videreført så snart som muligt, så man ikke lader den befolkning, der forventes at flytte dertil, lide den samme trafikale skæbne, som nu i så lange tider er blevet befolkningen på strækningen indtil Vallensbæk til del.

Når jeg går ind for Køgebugtbanen som særlig ønskelig, er det ikke, fordi jeg mener, at den store befolkningstilvækst, som skal benytte Hareskovbanen, er velforsynet trafikalt, langtfra. Jeg finder det overordentligt påkrævet, at også denne bane udbygges snarest. Mine bemærkninger skal kun ses ud fra den forudsætning, at det både af hensyn til arbejdskraft og til økonomi skulle blive nødvendigt at give én bane prioritet fremfor en anden.

Angående spørgsmålet om tunnelbaner ser jeg, at det økonomiske sekretariat i sin rapport er kommet til det resultat, at en fuldstændig udbygning af S-banenettet og tunnelbaner plus supplerende udbygning af det nuværende gadenet vil be-