

[Arne Larsen.]

dobling af lejlighedstallet, tusinder af nye arbejdspladser, en voldsom udvikling af de offentlige institutioner og inddragning af arealer meget større end det, byen i dag fylder.

Lader man denne udvikling få frit løb efter den enkeltes forgodtbefindende, vil byen brede sig som en stor uformelig masse ud over Sjælland. Det kræver investeringer i et meget stort omfang, som ikke må overlades til tilfældighedernes spil. Betingelsen for, at de enkelte dele af denne mosaik kan passe sammen til et velfungerende hele, er, at udviklingen sker efter en samlet plan. Det har ikke mindst betydning for trafikken. Derfor ser mit parti det foreliggende lovforslag som noget positivt, der bør fremmes mest muligt. Det er absolut et skridt i den rigtige retning. Vi håber meget, at det snart vil blive fulgt op af andre hårdt tiltrængte såsom den endelige løsning af tunnelbaneprojekterne og de øvrige projekter, som kan tjene til løsning af de trafikale spørgsmål såvel i hovedstaden som ud over landet. For ikke alene storbyen har sine problemer; de findes desværre også mange andre steder.

Med disse bemærkninger skal jeg endnu en gang tilsige mit partis støtte til dette lovforslags gennemførelse.

**Rimstad:** Det karakteristiske ved det foreliggende lovforslag er, at man har overladt ikke blot anlægget, men efter alt at dømme også driften af de baner, det her drejer sig om, til statsbanerne. Vi er i mit parti ikke særlig tilfredse hermed. Under finanslovdebatten forleden dag påviste vi, at statsbanerne trods klækkelige forhøjelser af taksterne for et år siden alligevel ikke i den forløbne tid havde nået at forbedre de regnskabsmæssige resultater — underskuddet var stadig lige stort. Dette forhold får os ikke på nogen måde til at lægge henrykkelse for dagen ved tanken om, at man nu påtænker at lade statsbanerne administrere udførelsen af nye anlæg til mere end halvanden milliard kroner for derefter at overlade driften af disse nye anlæg til den med underskud kørende statsinstitution. Jeg vil gerne her understrege, at denne kritik ikke er rettet mod statsbanernes per-

sonale eller ledelse, men alene mod systemet, mod statsdriften.

Det må også i høj grad være et spørgsmål, om det er rigtigt at lade statsbanerne overtage disse store, mere lokalt prægede opgaver. Den københavnske nærtrafik ligger på grænsen af, hvad der må siges at være en statsopgave, men den københavnske bytrafik er i hvert fald ganske afgjort ikke statens sag. På dette sted rører man nok ved noget meget vigtigt i hele lovforslaget. Ifølge det materiale, der har været tilgængeligt for mig, ser det ud, som om statsbanernes medvirken ved lovforslagets udarbejdelse har ændret ved baggrunden for lovforslaget fra at være tunnelbaner, som efter erfaringerne fra andre storbyer bør have form som en hurtigsporvogn under gadeniveauet, og til at være noget mere banepreget, noget mere S-baneagtigt. Det, København i dag mangler, er en undergrundsbane, et transportmiddel som den parisiske metro eller de tyske U-baner, altså noget, der kan magte den lokale trafik fra den ene ende af byen til den anden.

Det er jo rigtigt, som det ærede medlem hr. Axel Kristensen sagde i forsommeren, da dette lovforslag blev behandlet første gang, at det, det gælder om, ikke er at transportere de flest mulige mennesker ind til centrum og tilbage til omegnen igen; opgaven vil af udviklingen hurtigt blive stillet anderledes, nemlig således at de flest mulige mennesker skal kunne transporteres fra et sted ude i omegnen og ind til den yderste bygrænse, hvorfra de hurtigt skal kunne fordeles over hele det københavnske byareal. Til den første transport bruges S-tog, og her kan det måske være rigtigt, når arbejdskraften er til stede, at anlægge de i lovforslaget nævnte tre baner. Men til den sidste transport bruges undergrundsbaner, hvis linjeføring ikke skal være en fortsættelse af S-banerne ind til bycentret, men et fordelingsnet over hele byarealet.

Af mange grunde vil det rigtigste være, om en københavnsk undergrundsbane bliver anlagt og drevet af et privat selskab. Er dette ikke gennemførligt, må opgaven være kommunal, den kan aldrig vedkomme staten; og hvis staten alligevel påtager sig den, medvirker det høje ting, der tager beslutningen herom, til at indføre en for-