

[Arne Larsen.]

er det ikke utænkeligt, at anden etape i udbygningen af S- og tunnelbanesystemet må blive forbindelser til Amager eventuelt til den kommende storlufthavn på Salt-holm. Fra den anden side — fra Skåne og Malmø — vil der naturligvis også blive større interesse for en bybaneforbindelse til den kommende storlufthavn, og derved kan vi få en sammensmeltning af hele dette store områdes banenet. Det vil være klogt og fremsynet at tænke i sådanne baner, og derfor mener vi, at det vil være bedst ikke allerede i dag at lægge sig fast på en bestemt rækkefølge for etapernes udbygning. Det bliver nødvendigt at få grundige trafikmæssige undersøgelser ind i billedet undervejs, inden man tager endelig stilling til etapeudbygningen.

Sideløbende med påbegyndelsen af første etape af tunnelbaneanlægget er vi indstillet på, hvad jeg tidligere har givet udtryk for, at de allerede for 5 år siden vedtagne nye S-banestrækninger gennemføres i et hurtigt tempo, og at de nødvendige midler stilles til rådighed herfor. Vi har omsider fået en prioritering af de kommende S-banestrækninger med Køgebugtbanen først, hvilket jeg tror er helt rigtigt, idet vi jo stadig væk har en stærk erhvervmæssig udvikling i hele dette område. Vi har de inddæmmede områder, Avedøre Holme, hvor megen industri vil flytte ud, og hvor ca. 20.000-25.000 mennesker vil blive beskæftiget, ligesom nye inddæmningsplaner i Køge Bugt-området er ved at komme frem, så det er klart, at hele dette område skal have en hurtig trafikmæssig løsning. Jeg vil gerne spørge den højtærede minister, hvordan det egentlig går med udviklingen af disse nye S-baner, og om det er inden for en nær fremtid Køgebugtbanen får sin endelige udformning og løsning.

Med disse korte bemærkninger skal jeg anbefale det foreliggende lovforslag.

Rimstad: Af den meget korte beretning, som det udvalg, der i folketingsåret 1965-66 behandlede lovforslaget om tunnelbaner, har afgivet den 28. september i år, fremgår det, dels at udvalget ikke har kunnet afslutte sit arbejde, dels at der i udvalget er stillet forslag om at begrænse lovforslaget. Det må derfor siges at være natur-

ligt, at trafikministeren genfremsætter lovforslaget, således som sket er. Det er formentlig lige så naturligt, at jeg på mit partis vegne her ved den tredje førstebehandling af tunnelbaneforslaget benytter lejligheden til ganske kort at trække mit partis principielle stilling til spørgsmålet op.

Vi mener ikke, at den foreliggende sag er en statsopgave på anden måde, end at staten her, hvor det drejer sig om at muliggøre et samarbejde mellem flere kommuner, bør være den, der formidler en koordination af den planlægning, der må gå forud for en eventuel udførelse. Det drejer sig altså om en begrænset statsopgave, der efter vor opfattelse ikke bør gå ud over det formidlende og det rådgivende.

Som sagen er grebet an af regeringen, der ønsker, at staten skal være økonomisk og finansiel partner i projektet, må vi imidlertid finde, at der er begået en fejl. Det er endvidere en fejl, at man har involveret statsbanerne så stærkt i en løsning, som tilfældet er. Erfaringerne fra andre store byer fortæller, at man dér skelner mellem bybaner til varetagelse af de eksisterende nærtrafikproblemer og undergrundsbaner — om man vil, hurtigsporvogne — til formidling af den hurtigere del af den interne bytrafik. En sådan opdeling af trafikmidlerne i to grupper må, forekommer det os, give en langt større smidighed over for en storbyes vækstproblemer end denne lovgivning, der i løbet af få årtier vil komme til at virke som en spændetrøje, som meget let kan bremse udviklingen eller lede den i uønskede retninger.

Hvad det tekniske angår, må vi helt afvise tanken om den jernbaneprofil og det jernbanemateriel, som man nu med høje omkostninger vil forsøge at gøre plads til under de københavnske gader og bygninger. Det er så typisk en af de ideer, der stammer fra et jernbaneselskab, og som en klogere eftertid vil ryste på hovedet ad på samme måde, som vi i dag ryster på hovedet ad den statsbanetanke, som den ærværdige etat i fuld alvor fremlagde i begyndelsen af 20'erne, nemlig at man skulle bygge Lille-Bæltbroen som en ren jernbanebro og fortsætte med at sende bilerne over Bæltet med færger. Det mærkværdige forslag blev dengang skrinlagt af fornuftige lægfolk. Vi vil fra mit partis side udtale håbet om, at