

og Øresundsbro vil nå til en snarlig afklaring, sådan at man vil kunne nå til en principbeslutning om at bygge en tunnelbane til Amager.

Flertallet skal derfor under henvisning til forannævnte grund og med hjemmel i forretningsordenens § 7, stk. 6, indstille til tinget, at udvalget vedbliver at bestå indtil samlingens slutning.

I betænkning om Københavns universitets udbygning (451/1967 s. 94) er det oplyst, at statsbanerne nu regner med, at Køgebugtbanen vil kunne åbnes i 1971-72, Farumbanen i 1975-76 og Lundtoftebanen i 1978-79. I 1961 ventede man under behandlingen af lovforslaget om udbygningen af det storkøbenhavnske S-banenet, at alle 3 banestrækninger kunne gøres færdige i løbet af 6-8 år. Der er således tale om, at anlægstiden forøges til mere end det dobbelte.

Udvalget betragter S-banen og Citylinjen som en enhed. En tilfredsstillende S-banetjening af hovedstadens yderområder, hvor de fleste rejsende er bosat, er en forudsætning for at få en rimelig udnyttelse og nyttevirkning af de investeringskrævende tunnelbanestrækninger. Udvalget henstiller derfor til ministeren for offentlige arbejder, at alle kræfter sættes ind på at fremme færdiggørelsen af de igangværende S-baneanlæg efter de retningslinjer, som statsbanerne redegjorde for i sit notat til folketingsudvalget i maj 1965 angående prioriteringen af de i henhold til lov nr. 145 af 17. maj 1961 under anlæg værende S-baner, således at man indfrier de forventninger, der skabtes som følge af 1961-loven. Udvalget anbefaler, at folketinget forøger sine bevillinger på de kommende årlige finanslove, så at disse anlægsarbejder kan blive udført i et væsentlig hurtigere tempo.

I tillid til S-baneloven har en række kommuner sat en kraftig byudvikling i gang. Derfor bør de planlagte S-baneforlængelser til Roskilde og Køge i det mindste bringes til udførelse til Høje-Tåstrup og Hundige til betjening af de store centerdannelser, der må forudses som konsekvens af den gældende overordnede plan for Københavns-egnen, 1. etapeplanen, og i overensstemmelse med den planlægning, der foregår i henhold til Køge Bugt-loven. Det vil derfor i høj grad være ønskeligt, om igangsættelsen

af citystrækningen koordineres med de besluttede S-banestrækninger og færdiggøres på en sådan måde, at størst mulig nyttevirkning opnås.

Hvis man fremover skal undgå forsinkelser, der som ved 1961-lovens S-baner fører til en fordobling af anlægstiden, må man skaffe sig et sådant overblik, at man kender størrelsen af de bevillinger, der står til rådighed for de enkelte områder. Udvalget skal derfor henstille til ministeren for offentlige arbejder, at den bebudede ajourføring af betænkningen om de store trafikinvesteringer ikke blot resulterer i en oversigt over de trafik anlæg, man håber at kunne udføre i en 15 eller 20 års periode, men at der denne gang bliver tale om et realistisk programforslag, ved at de forudsatte trafikinvesteringer er set i forhold til de forventede samlede bevillinger i perioden.

Udvalget skal endvidere henstille til ministeren, at eventuel fremsættelse af lovforslag om en ny tunnelbanestrækning ledsages af en trafikøkonomisk beregning af strækningens nyttevirkning. Det ville gøre stillingtagen til forslaget lettere.

Flertallet er endvidere enig om at opfordre ministeren til at genoptage forhandlingerne med de storkøbenhavnske kommuner og statsbanerne om oprettelse af et storkøbenhavnsk trafikskelskab.

Herefter indstiller et *flertal* (udvalget med undtagelse af venstres medlemmer) lovforslaget til vedtagelse med nedenstående af flertallet med ministeren for offentlige arbejders tilslutning stillede ændringsforslag.

Et *mindretal* (venstres medlemmer af udvalget) kan ikke gå ind for det af ministeren oprindeligt stillede forslag om et omfattende tunnelbanesystem og kan som følge heraf heller ikke tiltræde flertallets forslag om at begynde med en Citylinje, der blot er en del af det oprindelige forslag og kun motiveret som en del heraf.

Det oprindelige forslag er baseret på en 30 år gammel opfattelse af, hvilken udvikling af byen der må anses for ønskelig.

Det har som grundidé, at den væsentligste trafik i det storkøbenhavnske område skal være trafik til og fra det nuværende City.

Det strider derfor mod de byplanmæssige og trafikale synspunkter, der i øvrigt lægges