

[Arne Larsen.]

at nå frem til en afklaring med hensyn til disse banestrækningers udbygning.

Hr. Guldberg er jo i og for sig ikke svoren modstander af tunneler i København, idet han jo selv i ændringsforslag nr. 2 er inde på, at Balleruplinjen via Frederiksberg skal føres i tunnel ind til City og videre ud på Amager. Jeg synes i og for sig, det kan være både rigtigt og rimeligt at lave en sådan ny strækning, og jeg havde ikke haft noget imod, at man allerede i første omgang havde taget stilling til en sådan tunnelbanestrækning. Men hr. Guldberg vil jo altså ikke samarbejde; han har lagt gift for Citylinjen og vil have den strøget. Vi andre mener nu altså, at den må have førsteprioriteten, og derefter er det meget tænkeligt og meget sandsynligt, at Frederiksberglinjen skal føres i tunnel ind mod centrum og videre til Amager.

Men hvornår man kan gøre det, og hvilken linjeføring en sådan bane skulle have, er jo ganske uafklaret, fordi vi har de meget store uløste problemer på Amager, problemerne om, hvor den kommende storlufthavn skal placeres, om vi får en Øresundsbro i København-Malmø linjen, om vi får nedlagt Sydhavnen — jeg deler hr. Guldbergs opfattelse af, at det bør ske hurtigst muligt — og hvorvidt vi skal have en udbygning på Vestamager, hvad de lærde jo strides om i øjeblikket. Der er altså en hel masse uafklarede problemer, som må udredes, før man kan tage endelig stilling til nye banestrækninger. Vi håber da, at vi får en snarlig afklaring af disse problemer og derved også mulighed for at bygge videre på denne lovgivning.

Jeg er i og for sig også enig med hr. Guldberg i spørgsmålet om udbygningen af S-baneringen. Det er klart, at det bliver nødvendigt at gå et skridt videre med udbygningen af vort S-banenet. Jeg er helt enig i dette synspunkt, men også enig i, at det er nødvendigt, at der gøres et virkeligt stykke arbejde for at få den lovgivning, som vi vedtog i 1961, ført ud i livet. Jeg betragter S-banesystemet og tunnelbanesystemet som en helhed, hvor den ene del er afhængig af den anden. Det er da klart, at den største nyttevirkning af nye tunnelbanestrækninger får man først i det øjeblik, hvor vi har fået udbygget vort S-banenet

i det omfang, som allerede er vedtaget i 1961. Derfor er jeg helt enig i de bemærkninger, som flertallet har skrevet i betænkningen om, at der må lægges langt flere penge på bordet, at bevillingerne må frem i hurtigere tempo, for at vi kan få hele S-banesystemet udbygget.

I en betænkning om Københavns universitets udbygning, som er afgivet i 1967, er det oplyst, at statsbanerne nu regner med, at Køgebugtbanen vil kunne åbnes i 1971-72, Farumbanen først i 1975-76 og Lundtoftebanen først i 1978-79. Det er klart, at man bliver noget chokeret dels ved disse oplysninger, dels ved de udtalelser, der — som refereret af hr. Stæhr Johansen — i dag er fremsat af generaldirektør P. E. N. Skov om, at disse S-baner bliver såmænd aldrig færdige. Jeg tror imidlertid, det er generaldirektørens opfattelse, at folketinget og de bevilgende myndigheder sulter disse investeringer, idet bevillingerne ikke gives i tilstrækkeligt omfang; det er årsagen til, at disse anlæg næppe bliver færdige foreløbig.

Fra hr. Guldbergs side er der endvidere stillet et ændringsforslag om, at der snarest oprettes et fælleskommunalt-statsligt trafik-selskab, som skal tage sig af driften af tunnelbanerne. Jeg kan godt se det sunde og fornuftige i at oprette et storkøbenhavnsk trafik-selskab, herom er vi ikke uenige, og flertallet har jo i sin betænkning været inde på det samme. Men jeg kan ikke tænke mig, at det vil være rigtigt at forlange en løsning på dette spørgsmål, før man foretager udbygningen af S-banenettet og tunnelbanesystemet. Det er klart, at der er en hel masse uafklarede problemer her, som må løses først, men vi er sikkert alle enige om, at det ville være ideelt, dersom al trafik i København blev samlet under ét trafik-selskab.

Det fremgår af betænkningen, at udvalget ikke vil afslutte sit arbejde nu, men fortsætte samlingen ud, og jeg håber, at det så må lykkes at få løst en hel del af de tilbagestående problemer. Det er nødvendigt, at dette arbejde fortsætter. Vi har forhåbentlig fået godt begyndt, men godt begyndt er jo kun halvt fuldendt. Jeg håber imidlertid, at vi når så langt, at vi til sidst får et virkelig tilfredsstillende og godt fungerende tunnelbanesystem i København.

Jeg skal derfor anbefale de af flertallet