

[Arns Larsen.]

stillede ændringsforslag og anbefale, at man stemmer imod de af mindretallet stillede.

Else-Merete Ross: Det viste sig, at alle gode gange fire var det antal gange, vi skulle have tunnelbaneforslaget til behandling, før det lykkedes at få færdigbehandlet lovforslaget. På det radikale venstres vegne kan jeg udtale glæde over, at det oprindelige, store forslag er blevet reduceret, sådan som vi fra begyndelsen har foreslået det. Selv om det vedtages, at trafikale anlæg skal påbegyndes et bestemt år og gøres færdige inden en bestemt frist, ved vi af bitter erfaring, at gennemførelsen på grund af mangel på arbejdskraft og af mangel på tilstrækkelige bevillinger ofte trækker i langdrag.

Den sidste af de i 1961 vedtagne tre S-banestrækninger påregnes nu at blive færdig i 1979 — altså 18 år efter vedtagelsen, selv om man dengang regnede med 6-8 år for alle 3 baner. Disse S-baner skal sammen med den foreslåede Citylinje danne en enhed; vi finder det rigtigst udelukkende at koncentrere os om denne samlede plans gennemførelse. Dermed har vi planlagt for en nogenlunde overskuelig fremtid. Vi overlader til senere generationer at tage stilling til, om der til den tid er behov for yderligere udbygning af tunnelbanenettet, og i givet fald hvor der så skal bygges. Vi lægger vægt på, at Køgebugtbanen så snart som muligt gøres færdig og tilsluttes første del af den nye Citylinje.

Vi har forstået på ministeren, at det er meningen at tage Citylinjen i brug for hver stationsstrækning, der færdiggøres, så den så hurtigt som muligt kan begynde at vise sin nyttevirkning. Den oprindelige plan om at lade Citylinjen standse ved Kongens Nytorv er heldigvis opgivet. Nu føres Citylinjen videre fra Kongens Nytorv til Østerport, så passagerer nordfra også kan få nytte af den, og derved får vi en virkelig Cityring.

Det er hensigten, at udvalget vil fortsætte sit arbejde efter dette lovforslags vedtagelse

for eventuelt at opfordre ministeren til senere at fremsætte forslag vedrørende andre dele af tunnelbanenettet. Jeg vil gerne sætte en tyk streg under ordene eventuelt opfordre. Det, som det for mit parti kan dreje sig om, vil være en forbindelse til Amager. Jeg er bange for, at det er meget optimistisk, hvis man tror, at der inden udgangen af dette folketingsår skulle være kommet en klaring på spørgsmålene om placering af en kommende storlufthavn og af en Øresundsbro. Jeg finder det overordentlig ønskeligt at få en bestemmelse truffet; men selv om regeringen træffer en beslutning, skal så store planer vel forelægges som lovforslag her i tinget.

Men foruden disse store spørgsmål er det efter mit partis opfattelse absolut nødvendigt at få en samlet planlægning for hele Storkøbenhavns videre udvikling, før vi kan tage stilling til placering af eventuelle forbindelser til Amager. En forbindelse til Amager skal blandt nye anlæg have første-prioritet, det er helt klart, men vi kan ikke gå med til at anbefale nogen bestemt placering, før disse store spørgsmål er afklaret.

Venstres ordfører, hr. Guldberg, har ikke kunnet tilslutte sig flertallet. Det er ikke sådan, at hr. Guldberg har aversion mod tunnelbaner som sådan. Han foreslår selv en tunnelbane fra Ballerup via Frederiksberg til Rådhuspladsen og derfra videre til Amager via en yderligere station på Sjællandssiden, så vidt jeg har forstået ved Vester Voldgade. Hr. Guldberg ønsker en diagonallinje, hvor to eller tre stationer bliver de samme som på citylinjen. Amagerforbindelsen vil efter hans forslag træde i stedet for flertallets forslag om stationer ved Højbro, Kongens Nytorv og Østerport. Derved vil passagerer, som kommer med S-baner nordfra, afskæres fra at komme til den centrale del af city.

Også hr. Guldberg erkender, at forholdene på Amager endnu er meget uafklarede; men alligevel mener han, at tunnelbanen skal have retning mod Amager via Vester Voldgade. Det mener vi er at foregribe udvik-