

[Lannung.]

undergrundsbaner ligger ikke for i denne omgang. Loven har sin fulde berettigelse, enten den fører til bygning af tunnel- eller undergrundsbaner eller ikke. Lovforslaget lader dette spørgsmål stå åbent, selv om bemærkningerne flere steder forudsætter som nærliggende mulighed, at der kan blive spørgsmål herom. Det er mig magtpåliggende at fastslå, at lovforslaget intet foregriber i så henseende, så alle står frit i dette spørgsmål. Efter min opfattelse vil dybtgående undersøgelser om hensigtsmæssigheden, de store omkostninger og dermed rentabilitetsmulighederne være nødvendige. Vi må selvsagt have opmærksomheden stærkt henvendt på de store kapitaludgifter, og hele spørgsmålet om nødvendigheden af en så stor investering må nøje overvejes. Ekspertter siger, hvad der også er ret indlysende, at i samme omfang vi kan undgå en alt for voldsom spidsbelastning et par tidspunkter af dagen ved hjælp af lidt mere differentierede begyndelses- og afslutningstidspunkter for arbejdstiden, kan vi spare meget store millionbeløb. Dette giver også anledning til overvejelse.

Jævnside hermed må der selvfølgelig gå tilsvarende undersøgelser af, om udviklingen i nogen grad er løbet fra tunnelbaner, således at en by, der måske for 50 år siden eller endog 20 år siden ville have bygget en tunnelbane til sin midte, hvis den havde ønsket kollektive befordringsmidler af denne kategori, i dag vil søge en anden, eventuelt mere tidssvarende løsning, der er billigere og mere hensigtsmæssig under hensyn til den seneste udvikling på trafikmidlernes område. Måske kan vi til gengæld for, at vi efter nogles mening her er noget underudviklede eller tilbagestående, springe et led over på samme måde, som vore baner med hensyn til belysningen vist i sin tid gik direkte fra petroleum til elektricitet, medens fremmede baner havde haft en periode med gasbelysning, da vi endnu var ved petroleum. Vi blev derved pludselig helt moderne. Det kan måske gå ligesådan på det felt, jeg lige nævnte. Her kan vel eventuelt blive spørgsmål om luftbane, ensporet bane el. lign., der er lettere at føre til den indre by og Amager, da den ikke skal under havnen eller tæt bebyggede bydele og gader. Det må vi se nærmere på til rette tid.

En ting synes givet allerede nu: at man i hvert fald snarest bør søge at koble Slangerupbanen til det øvrige boulevardbanenet og søge en forbedring af forbindelsen med lufthavnen. En løsning, der i øvrigt kunne blive spørgsmål om for den indre bys vedkommende, i hvert fald indtil videre, er vel et net af centrumsbusser med stærkt differentieret kørsel, der udgående fra de vigtigste bybanestationer kunne betjene centrum, hvad der igen må forudsætte i det mindste bycentrum frigjort for sporvogne og visse indskrænkninger for enkelttrafikken i selve centrum og afhjælpning heraf gennem passende parkeringsfaciliteter i bæltet uden om centrum. Men alt dette vil først blive aktuelt, når lovforslagets skæbne er afgjort.

Forslaget tager på samme måde som samfærdselskommissionens arbejde kun sigte på, om jeg så må sige, den jordbundne trafik, men ikke den lufttrafik, herunder helikoptertrafikken, som vi ser få større og større betydning verden over. Det er naturligt, at vi under udvalgsarbejdet har in mente forholdet med hensyn til lufttrafikken, som på lidt længere sigt må indgå i billedet. Det er derfor naturligt ikke at bortse fra relationerne mellem den trafik, lovforslaget tager sigte på, og lufttrafikken, og herunder kommer spørgsmålet om lokale flyvepladser og forbindelsen dertil til brug for indenrigstrafikken og jævnside med den trafikken med, om jeg så må sige, vort opland i Skåne og Sydsverige i det hele. Det må vi alt sammen have som baggrund for vore overvejelser.

Hermed skal jeg anbefale til velvillig behandling.

Niels Andersen: Den grundanskuelse, at en storbys trafik skal udvikles og drives ud fra et helhedssynspunkt og i nøje overensstemmelse med udviklingen i befolknings- og erhvervsforholdene, er sikkert rigtig, såfremt trafikken skal afvikles på en tilfredsstillende måde. For Storkøbenhavns vedkommende fremgår det af den offentlige debat, at trafikforholdene ikke tilfredsstillende krav, man med rimelighed kan stille i så henseende.

Den undersøgelse, der har fundet sted af disse forhold, viser, at den kollektive trafiks opdeling på flere virksomheder med-