

[Carsten Raft.]

alligevel med nogen skepsis, vi lader det blive grundlag for diskussionen. Men nu må vi i gang med arbejdet og så se, hvad der kommer ud af det.

**Lannung:** Da det foreliggende lovforslag ganske svarer til det lovforslag, der blev fremsat sidste folketingsår, kan jeg også i hovedsagen henviser til mine bemærkninger ved behandlingen dengang.

Vi finder hovedformålet, nemlig at sikre et fast organiseret samarbejde og en samordning af persontrafikken i hovedstadsområdet, meget betydningsfuldt. Det er ikke blot af afgørende interesse for bysamfundet herinde, men da det storkøbenhavnske samfund på tværs af alle kommunegrænser omfatter mere end en fjerdedel af landets befolkning, er det også blevet en oplagt samfundsinteresse, at denne trafik drives og videreudvikles ud fra et helheds-synspunkt, så den bliver både økonomisk og effektiv og underbygger bysamfundets udvikling på den rette måde.

Erfaringerne har efter vor opfattelse længe vist, at det ikke er nok med et løsere samarbejde, men at der til sikring af den rette rationelle arbejdsdeling og planlægning er brug for et virkelig fast organiseret og lovgivningssikkert samarbejde. Da problemet med alle dets sider og konsekvenser stadig bliver mere og mere brændende, kan jeg kun meget påskønne, at den højtærede minister så prompte har genfremsat lovforslaget, således at vi hurtigst muligt kan få det godt påbegyndte udvalgsarbejde i gang igen. Vi får nok at beskæftige os med i udvalget. Det gælder spørgsmålet, om der er ting i lovforslaget, der kan forenkles, og i øvrigt en række af problemer og enkeltheder, som i kraft af lovforslagets betydning og omfang alle er særdeles vigtige. Flere af dem omtaltes af den ærede socialdemokratiske ordfører. Jeg skal nævne problemer som delingsnormen med hensyn til investeringsudgifterne, det foreliggende forslag set i forhold til og i sammenhæng med landets samlede behov og en samlet trafikplan med henblik på den rimelige prioritetsfølge for de forskellige opgavers løsning. Endvidere spørgsmålet om tunnelbaner eller ikke tunnelbaner, og

i det første tilfælde om man i givet fald ikke kan opnå en betydelig billiggørelse af anlægsudgifterne f. eks. ved at reducere vognbredden og anvende tunnelering ved benyttelse af de mest moderne metoder, og spørgsmålet om mulighederne for at anvende en ensporet hængende bybane, herunder det såkaldte Alwegsystem fra Tyskland eller den ensporede Monorail hængebane fra Amerika. Disse spørgsmål vil vi heller ikke lade ude af betragtning, men de vil komme til nærmere drøftelse i udvalget. Lad mig tilføje, at ser vi på hovedstadsområdet trafikplan, er det, der haster mest, fra et storkøbenhavnsk synspunkt at finde en økonomisk overkommelig form for at føre Hareskovbanen ind til tilslutning med det øvrige S-banenet. Vi har en vinkel fra Nordbanen til Frederikssundsbanen, som er udækket med kollektiv trafik, og dette forhold bør efter vor opfattelse snarest muligt afhjælpes.

Må jeg sige til slut, at på samme måde som samfærdselskommissionens arbejde tager lovforslaget kun sigte på den jordbundne trafik, men ikke på den lufttrafik, som efterhånden får større og større betydning. Det gælder ikke mindst for det bysamfund, lovforslaget drejer sig om, fordi Københavns lufthavn i Kastrup efterhånden er blevet en af Europas storhavne og lufttrafikken sikkert også fortsat, efterhånden som befolkningen bliver mere og mere air-minded, vil få stigende betydning for den mere lokale trafik. Vi bør ikke lade dette ude af billedet, men også under udvalgsarbejdet være opmærksomme på dette forhold. Der vil mere end før blive spørgsmål om forholdet mellem lufttrafik og anden trafik og ikke alene om forbindelsen til Kastrup, men også til de nødvendige lokale flyvepladser til brug for indenrigstrafikken, og jævnsides hermed trafikken med Københavns gamle opland i Skåne og Sydsverige i det hele taget. Jeg må sige, at i 300-året for tabet af de skånske provinser er det helt naturligt, at vi har dette sidste hensyn in mente.

Den højtærede økonomiminister har efter pressens referater i går udtalt, at han venter, at Øresundsbroen kommer før Store-Bæltsbroen, og dette i forbindelse med øget lokal lufttrafik fra Sydsverige til København