

[Lars M. Olsen.]

kræver, hvis driften mod forventning ikke kan give dækning herfor. Da vejfonden efter de gældende regler vil komme til at bære langt den største del af udgifterne til en udbygning af gade- og vejnettet i hovedstadsområdet, medens kommunerne må bære den resterende del af udgifterne hertil, finder jeg det rimeligt, at disse myndigheder kommer til at yde tilskud til en udbygning af S-banenettet i et lignende forhold.

Med den foreslåede sammensætning af det udvalg, der skal beskæftige sig med dette spørgsmål, vil jeg næsten tro, at den højtærede trafikminister har gjort sig lignende tanker. Efter min mening må kommunerne i hovedstadsområdet i dette spørgsmål betragtes som en helhed. Det er noget tilfældigt, hvilke kommuner der uden at bidrage dertil måske har fået løst deres trafikproblem ved hjælp af de allerede vedtagne S-baner, og hvilke kommuner der nu skal bygge S-baner. Da hovedstadsområdet er et fælles bysamfund, vil jeg ikke finde det urimeligt, at de kommuner, som allerede har fået S-banerne anlagt, kommer til at bidrage til de nye baner. Så vidt jeg kan se, er løsningen af S-banetrafikken og den kollektive overfladetrafik så nært forbundet, at det ville lette gennemførelsen af de nye S-baner, dersom kommunerne i hovedstadsområdet også kunne enes om en løsning af den kollektive overfladetrafik.

Må jeg så til slut, idet jeg i øvrigt på mit partis vegne giver tilslutning til lovforslaget, udtale ønsket om, at alle gode kræfter, når forslaget til sin tid forlader folketinget, oprigtigt vil samarbejde om opgaven. Det var måske ingen skade til, om den højtærede minister i princippet fastlagde en køreplan, der skulle overholdes af såvel 7 mands udvalget, der har med projekteringen at gøre, som af det store udvalg — det, som jeg har tilladt mig at kalde finansieringsudvalget. Når kardinalerne står over for et pavevalg, murer man dem jo inde, indtil den hvide røg stiger op og viser, at de er nået til enighed om den nye pave. En principiel og frivillig — naturligvis — efterfølgelse af denne fremgangsmåde ville måske ikke være af vejen.

Axel Kristensen: Den førstebehandling, vi skal have i dag af de to foreliggende

lovforslag om henholdsvis S-baner og tunnelbaner samt om planlægning af Køge Bugt-området, præges af, at lovforslagene forekommer meget lidt velovervejede, til trods for at emnerne er gamle.

Man kunne forbausnes over, hvorfor de fremsættes nu i den 12. time af dette folketingsår, hvor det vil være helt umuligt at nå at give forslagene en rimelig behandling.

Den højtærede minister for offentlige arbejder siger i sin fremsættelsestale vedrørende S-banenettet, at bestemmende for, hvor hurtigt anlæggene af de tre S-baner kan gennemføres, bl. a. er, om man kan få det fornødne overordnede tekniske personale til projektering og til ledelse af arbejdet. Er det ikke temmelig udfordrende over for folketinget af ministeren at komme til folketinget og foreslå, at vi i hurtig og hast skal forpligte os til at bevilge for ca. 150 mill. kr. arbejder, som der ganske vist ikke er udarbejdet projekter for endnu? Man ved end ikke, om man kan skaffe ingeniører til det manglende projekteringsarbejde, og man kan derfor heller intet sige om økonomien for de påtænkte baner eller om det rentetab, der må opstå, når man begynder på arbejdet uden at kunne lægge et tidsskema for arbejderens udførelse; og den befolkning, der skal disponere på basis af de kommende baner, kan ikke disponere, fordi der ikke er en sandsynlig tidstabel.

Hvad skal folketinget i det hele taget stille op med disse forslag, når vi ikke vil godkende folketinget som et ekspeditions-kontor for formaliteter? Det vil måske blive sagt, at gennem de årlige bevillinger til disse arbejder beholder folketinget sin indflydelse på tempoet og på, hvad der egentlig skal laves, men dette er helt forkert. Hvis disse forslag gennemføres, er vi uden indflydelse, når ministeren kommer med bevillingsansøgningerne stykkevis og delt.

Gennem tidligere beslutninger, gennem foretagne ekspropriationer og gennem den udvikling, der er foregået på basis af statens hidtidige handlinger og befolkningens reaktioner herpå, er det givet, at de tre baner må bygges. Deres linjeføring er givet ud over den midlertidige indføring af Køgebugtbanen.

Det, den højtærede minister derfor med rimelighed kunne forelægge folketinget og