

[Arne Larsen.]

om hele byudviklingen i de kommende 20 år i Københavns, Frederiksborg og Roskilde amter, og den principskitse til egnsplan, som egnsplanssekretariatet for Storkøbenhavn offentliggjorde i december 1960, indeholder forslag og ideer, som man nok skal studere nærmere, inden man går videre med planlægningsarbejdet for den kommende S-bane ud over Vallensbæk station.

Socialistisk folkeparti giver altså sin fulde tilslutning til lovforslagets § 1 med de foreslåede ændringer, altså udbygning af strækningen København-Vallensbæk, Hareskovbanens elektrificering og tilslutning til Boulevardbanen samt en banestrækning fra Jægersborg til Lundtofte og Nærum.

Man har diskuteret i udvalget, hvor hurtigt man kunne få gennemført de 3 banestrækninger, og man har regnet med, at der måtte forudses visse vanskeligheder ved at få den fornødne arbejdskraft såvel hos statsbanerne til projektering og administration som hos de entreprenører, der skal udføre de pågældende anlægsarbejder.

Det er naturligt, at det spørgsmål melder sig, om de 3 banestrækninger, set på denne baggrund, virkelig kan påbegyndes på én og samme gang, eller om man ikke på grund af denne brist på arbejdskraft af både den ene og den anden art burde lade nogle af banestrækningerne få en fortrinsstilling for andre. Jeg ved godt, at den højtærede minister er bundet af de bemærkninger, som ledsagede forslaget om at flytte polyteknisk læreanstalt, Danmarks tekniske højskole, ud på Lundtoftesletten, idet det var en forudsætning for udflytningen af læreanstalten, at Lundtoftebanen blev påbegyndt og fuldført snarest muligt. Men en af grundene dertil var jo, at man regnede med, at ca. 2 500 studerende og lærere skulle rejse frem og tilbage mellem København og Lundtofte, og at tallet måske ville vokse så meget, at 10 000 personer dagligt skulle beføres ud til læreanstalten; det er klart, at det ville give behov for en bane på denne strækning. Men nu forlyder det, at man vil bygge studenterkollegier derude med ca. 4 000 værelser og lejligheder, og så må man vel sige, at denne bane ikke i første omgang får brug for den store kapacitet, man egentlig havde regnet med. Når dertil kommer spørgsmålet om

arbejdskraft, ville det måske være rimeligt først at se på de banestrækninger, som i dag har et langt større behov, nemlig Køgebugtbanen og Hareskovbanen.

I det hele taget er det vel et spørgsmål, om ikke den offentlige trafikinvestering bør stærkere frem i billedet i forhold til den private anlægsvirksomhed, for man må jo huske på, at en forudsætning for, at der overhovedet kan være en privat foretagsomhed, er, at de, der skal producere, kan komme fra hjemmet til arbejdspladsen og tilbage igen.

Et andet problem i forbindelse med arbejdskraften er, at statsbanerne tilsyneladende har vanskeligheder ved at få og fastholde kvalificerede teknikere, og dette sætter desværre en grænse for, hvad der kan ydes af indsats. Dette synes jeg den højtærede minister bør være meget opmærksom på. Der kunne måske gøres noget for at overvinde netop disse vanskeligheder. Jeg kunne tænke mig, at det især er den løn, man tilbyder den kvalificerede tekniske arbejdskraft, som gør, at den enten søger bort fra statsbanerne eller ikke har synderlig lyst til overhovedet at arbejde for denne institution. Jeg mener, at der her er et problem, som bør løses, muligvis på den måde, at man i forbindelse med dette lovforslags realisation bevilger de nødvendige penge til projekteringsarbejdet, at man knytter til sig den nødvendige kvalificerede arbejdskraft og betaler det for denne arbejdskraft, som man nu måtte anse for rimeligt, forsvarligt og retfærdigt.

Til lovforslagets § 3 er der også foreslået en mindre ændring, der går ud på, at det påtænkte projekteringsudvalg udvides, så der kommer en repræsentant med for Tårnby kommune, idet man vel kan forvente, at en eventuel tunnelbane skal føres over til Amager og måske som overfladebane skal slutte ude ved Kastrup Lufthavn. Derfor vil det være rimeligt, at en repræsentant for Tårnby kommune kommer ind i projekteringsudvalget.

Der er fra venstres og konservativ side stillet ændringsforslag om, at § 3, stk. 2, skal udgå. Det kan vi ikke tilslutte os. Vi er af den mening, at dette såkaldte finansieringsudvalg bør opretholdes, således at man kan komme så langt som muligt med hensyn til overvejelserne af de økonomiske