

**[Enggaard.]**

kussion om lovforslagets afsnit om trafikken på Amager ikke lader sig gennemføre, før der er skabt klarhed over placeringen af den kommende storlufthavn. Det haster efterhånden temmelig meget med denne afgørelse. Den usikkerhed, der hersker i forbindelse med den såkaldte Urbanplan, virker på samme måde.

Her kunne man måske indskyde et lille hjertesuk. Problemet byplaner har det ærede medlem hr. Ove Hansen nævnt tidligere i debatten. Det forekommer mig at være en besynderlig ting, at netop staden København ene af alle større kommuner endnu den dag i dag ikke har en egentlig byplan.

Tilsvarende haster det med at få fastlagt, hvilken af de tre i henhold til 1961-loven påbegyndte S-togslinjer der skal have prioriteten med hensyn til færdiggørelse. Hvis der skal være konsekvens i forholdet mellem det foreliggende lovforslag og prioriteringen, må det være Køgebugtbanen, hvilket også mange andre synspunkter taler for. Jeg vil gerne efterlyse en tilkendegivelse fra den højtærede minister for offentlige arbejder af, hvilken af de tre strækninger der efter hans mening skal have prioriteten.

Den finansielle side af lovforslaget er et kapitel for sig. Jeg har nævnt vore principielle betænkeligheder ved at anvende næsten 2 milliarder kr. på et meget begrænset område. Dertil kommer, at fordelingen af denne økonomiske byrde ikke bekymrer venstre mindre. Vi finder fortsat, at de berørte kommuner yder for lidt til løsningen af dette lokale trafikproblem. Vi er forundret over, at kommunernes repræsentanter i tunnelbaneudvalg II ikke ville strække sig længere end til 15 pct. af anlægsudgiften. De nu foreslåede 25 pct. finder vi også er for lidt. Partiernes repræsentanter var oprindeligt enedes i et kompromis om 30 pct., men efter at dette forlig er brudt, ønsker venstre at stå frit i dette spørgsmål.

Det fremgår klart af ministerens fremsættelse, at der råder megen uklarhed over, hvilke kommuner der i det hele taget skal bidrage til anlægsudgiften, og med hvilken sats og på hvilket grundlag et sådant tilsvær skal udregnes. Dette spørgsmål må finde en klar afgørelse, inden lovforslaget vedtages,

så kommunerne ved, om de skal betale bidrag de næste 25 år og omtrent hvor meget. Det vil i denne forbindelse være interessant at erfare noget nærmere om den enkelte kommunes indstilling til lovforslaget. Jeg kan meget vel forestille mig, at en række af omegnskommunerne i Frederiksborg amt og Roskilde amtsrådsreds, der skal tilpligtes et bidrag i byggeperioden, vil være meget stærkt interesseret i dette spørgsmål.

Jeg skal slutte med at takke den højtærede trafikminister, fordi han har valgt at fremsætte sit forslag allerede nu inden folketingets sommerferie. Det giver tinget en længere tid til at sætte sig ind i dette omfattende og meget vigtige problemkompleks. Selv om venstre har mange betænkeligheder både vedrørende lovforslagets principper og vedrørende det tekniske og økonomiske, vil vi tilsige vort medarbejde i en grundig udvalgsbehandling.

**Stæhr Johansen:** Jeg vil gerne først udtrykke mit partis tilfredshed med, at dette lovforslag er blevet fremsat. Når man har været med til at arbejde med denne sag i en række år, føler man jo nok, at lovforslaget er kommet lidt sent. Man kunne have ønsket, at der, dengang statsbanerne i 30erne begyndte at rejse problemet, var taget fat på denne opgaves løsning; da havde vi ikke mangel på arbejdskraft. Men det var ikke nogen fantasifuld ledelse, der var i 30ernes politik i Danmark, og man forspildte den chance. Senere i 50erne, da andre udvalgsbetænkninger forelå som grundlag; kom man heller ikke i gang, og selv om samfærdselskommissionen var nået temmelig langt, lykkedes det ikke at få gennemført nogen af dens forslag. Det var, som om disse problemer smuldrede væk under forhandlingerne, og man har derfor lov til at sige i dag om dette forslag: bedre sent end aldrig.

Det er naturligvis rigtigt ved et sådant lovforslags fremkomst at komme med nogle rent principielle betragtninger om hele problemet, om den betydning, trafikken har, og den betydning, som tunnelbanerne vil få. Jeg er slet ikke i tvivl om, at i det moderne samfund spiller trafikken en overmåde stor rolle for produktionen, ikke mindst i de storbyområder, hvor hovedparten af lan-