

[Arne Larsen.]

vejen for udviklingen af de muligheder, som vi med Københavns placering har for, at denne by kan blive et meget stort kraftcentrum i hele det område, som vi kalder Ørestadsområdet? Jeg tror, det er et meget stort spørgsmål, om det overhovedet er en ønskelig udvikling, at København ikke skal udvikles videre fremover.

Der har også været andre indvendinger, bl. a. den, at det vil være det rene galmandsværk at begrave 2 milliarder kr. i et tunnelbanesystem. Den ærede konservative ordfører, hr. Ståhr Johansen, var inde på dette spørgsmål og citerede i den forbindelse bl. a. engelske teknikere, eksperter, som har godtgjort, at T-banerne trafikkapacitetsmæssigt yder 5 gange mere end motorveje og motorgader for de samme anlægsudgifter. Og hvis det virkelig er tilfældet, er der heller ikke for mig nogen som helst tvivl om, at T-banerne er den rigtige løsning.

Endnu et problem har været fremme i debatten, og det er spørgsmålet om fordelingen af udgifterne mellem stat og kommuner. Lovforslaget siger, at anlægsudgifterne til tunnelbanerør og de faste anlæg skal fordeles således, at kommunerne bærer 25 pct. og staten 75 pct. Vi er enige i dette synspunkt, men vi ved, at der har været og er modstand fra kommunernes side. Vi mener dog, at hele dette fordelingsspørgsmål absolut ikke må blive nogen hindring for, at vi får lovforslaget gennemført og dermed tunnelbanesystemet.

Ja, med disse bemærkninger skal jeg på mit partis vegne anbefale lovforslaget og tilsige saglig medvirken til dets snarlige gennemførelse.

Rimstad: Da denne sag behandlede første gang, i maj måned i år, benyttede jeg lejligheden til at takke den højtærede trafikminister, fordi han havde fremsat sit lovforslag i så god tid, at der var mulighed for at studere problemerne i dette års sommerferie. Jeg har da heller ikke ligget på den lade side, men har bl. a. igen grundigt sat

mig ind i de foreliggende betænkninger, af hvilke både betænkningen fra 1961 og Tunnelbaneudvalg I's betænkning fra januar i år har givet stof til betydelig eftertanke.

Vi har i princippet ikke kunnet ændre det standpunkt, som vi tog i 1961, og kan sammenfatte dette i følgende 3 punkter, idet jeg, hvad detaljer angår, henviser til mit indlæg ved førstebehandlingen i maj i år.

For det første føler vi os absolut ikke overbevist om, at det lovforslag, som den højtærede minister her fremsætter, er så rigtigt i linjeføringen og i tilslutningen til de eksisterende og senere udbyggede bybaner, at vi vil kunne stemme for det. Jeg mener tværtimod, hvad jeg allerede dengang var inde på, at den idé at føre S-baner langs radiallynjer ind i den indre by og igen ud at den langs andre radier må være en forkert idé — forkert, fordi den vil medføre en forstærket udbygning af bykernen, altså en centralisering, medens den på den anden side vil hæmme den udflytning til flere særlige centrumsforlægninger, som allerede er begyndt, og hvortil man sætter sin lid i udbygningen af et bybillede, der alene gennem sine i realiteten kun syd- og vestvendte ekspansionsmuligheder kalder på den allerstørste forsigtighed, når det drejer sig om fremtidsplanlægninger. Hvis decentraliseringsbestrebelseerne i byudviklingen fortsætter, vil det spørgsmål trænge sig på, som allerede er stillet fra anden side: vil der overhovedet være passagerer at køre med efter 20-30 års forløb, hvis den højtærede minister får sit lovforslag igennem? Vi tror, at man med det foreliggende lovforslag er inde på en principielt urigtig betragtning, der må medføre en fornyet sagkyndig bearbejdning.

Vor næste indvending, som vi også har anført tidligere, drejer sig om banetypen, som af statsbanerne — naturligvis, fristes man til at sige — er valgt som en S-banetype for at kunne lade de fremtidige tunnelbaner indgå som direkte mellem- og forbindelsesled i den elektrificerede køben-