

[Els-Merete Ross.]

ligge over jorden, er der ingen grund til at vælge den dyre tunnelføring.

De nu nævnte dele af lovforslaget vil vi gerne være med til, og på mit partis vegne kan jeg sige, at vi håber på et resultat i dette folketingssår.

Arne Larsen: Som tidligere sagt er det tredje gang, vi står over for en førstebehandling af et lovforslag om tunnelbaner i Københavns, Frederiksberg og Tårnby kommuner. Første gang var i maj 1965, anden gang i november 1965. Man kan, som fru Else-Merete Ross sagde, forhåbentlig gå ud fra, at det nu bliver „alle gode gange tre“.

Efter behandlingen i november 1965 gik lovforslaget i udvalg og fik en meget grundig gennemgang. Mange spørgsmål blev besvaret, men stadig væk står der nogle uafklarede problemer tilbage. Vi håber, at så mange af disse uafklarede ting nu er ryddet af vejen, at man kan forvente, at lovforslaget får en hurtig gang gennem folketinget. Det ville i alle tilfælde være ønskeligt, om lovforslaget kunne blive færdigbehandlet i løbet af nogle få måneder.

Socialistisk folkeparti har været særdeles positivt indstillet over for lovforslaget og er stadig væk principielt enig i, at vi snarest bør have udbygget et tunnelbanesystem eller have videreudbygget S-banesystemet i forbindelse med et tunnelbanesystem her i København. Ved de to tidligere førstebehandlinger har jeg i detaljer redegjort for socialistisk folkepartis principielle stilling til lovforslaget, og der er ingen grund til at gentage disse synspunkter i enkeltheder i dag; jeg vil henvise til, hvad jeg på mit partis vegne fremførte ved de to tidligere lejligheder.

Vi er fremdeles af den opfattelse, at det haster. Vi synes, at der har været snakket længe nok om problemet, og at tiden nu må være inde til snarest at skride til den praktiske gennemførelse af tunnelbaneanlægget.

Lovforslaget indeholder en vis rækkefølge for de enkelte tunnelstrækningers udbygning, og man har sagt, at det vel kan diskuteres, hvilken rækkefølge etaperne skal udbygges i. Det synes jeg også er helt rimeligt, udviklingen skrider jo hastigt.

Ifølge lovforslaget skal imidlertid første etape være Køgebugtbanens indføring i tunnel under Vesterbro og videre til Hovedbanegården, Højbro og Kgs. Nytorv. Jeg har tidligere fremført som min mening, at det ikke er rigtigt at standse første etape ved Kgs. Nytorv, men at man bør videreføre den til Østerport i første omgang. I modsætning til hr. Guldberg finder jeg nemlig, at denne første etape udbygget til Østerport vil være af ganske væsentlig betydning; den vil betyde en aflastning af Boulevardbanen, selv om dennes kapacitet muligvis kan forøges. Den vil også give en virkelig brugbar Cityring; hele det stærkt bebyggede område inden for Søgaderingen vil få en mere hensigtsmæssig trafikafvikling ved gennemførelse af et sådant anlæg. Nyttevirkningen vil i første omgang blive større, og jeg tror også det økonomiske resultat vil blive bedre, hvis man foretager en første etapeudbygning til Østerport Station.

Lovforslaget forudsætter en anlægstid på 20-25 år. Også det har vi tidligere vendt op imod, idet vi anser det for alt for lang tid; det må kunne og bør gøres væsentlig hurtigere. De trafikale problemer er så store og så påtrængende i København, at et udvidet S- og tunnelbanesystem må have førsteprioritet fremfor meget andet og bør fremmes mest muligt.

Hvad udviklingen efter første etapes udbygning vil kræve, er ikke helt let at overskue i dag. Dertil kræves efter vor opfattelse meget grundige undersøgelser, trafikanalyser og forskning i det hele taget, og det vil være absolut påkrævet, at man går i gang med sådanne undersøgelser straks og hele tiden holder dem løbende.

Der tales om og planlægges meget for hele Københavnsegnens kommende udvikling, men der realiseres desværre alt for lidt. Problemer, der naturligvis må tages hensyn til i den trafikale planlægning, er bl. a. tanker om Øresundsregionens kommende status som et virkeligt økonomisk og erhvervsmæssigt kraftcentrum. Her er det f. eks. en given ting, at vi får en eller to faste forbindelser over Øresund, den første antagelig i København-Malmølinjen, og at vi skal løse områdets lufthavnsproblem, muligvis i form af en storlufthavn på Saltholm. Alt dette taget i betragtning