

[Ministeren for offentlige arbejder.]

ikke har en sådan planlægning, kommer man i knibe mange steder, hvor der er tale om, hvorvidt man skal udføre det ene eller det andet. Forslaget tager altså ikke sigte på, at man i enkeltheder skal fastlægge linjerne, men at man i det store og hele skal have en fælles plan for, hvordan de skal gå, netop for at kommunerne kan disponere. Det er omtrent det samme, som når vi snakker om jyske motorveje eller andre motorveje, hvor vi i og for sig ikke står over for at skulle udføre arbejdet omgående, men hvor det er af vigtighed for amter og kommuner at vide, hvor man er henne, når man skal planlægge en lang række andre ting. I selve lovforslaget er det jo kun foreslået, at man i første omgang vedtager at bygge første etape, og så skal folkettingen derefter tage stilling til, hvilke etaper der skal følge på den første.

Til hr. Arne Larsen vil jeg gerne sige, at også jeg ønsker, at vi snart kunne få afklaret de tilbageværende spørgsmål. Jeg ser sådan på det, og det har jeg også givet udtryk for tidligere, at når det drejer sig om et så stort lovforslag som dette, der indebærer, at staten og kommunerne skal ofre mange penge i løbet af de kommende år, så er det meget væsentligt, at vi får en bred tilslutning i folkettingen til det. Man kan selvfølgelig gennemføre dette forslag på et spinkelt grundlag, men jeg synes, det er meget vigtigt, at man gør alle mulige forsøg på at få så bred politisk tilslutning som muligt. Derfor håber jeg, vi kan få afklaret de tilbageværende spørgsmål i løbet af forholdsvis kort tid.

Hr. Arne Larsen stillede det direkte spørgsmål, om jeg kunne sige noget om, hvornår Køgebanen blev færdig. Nu er det jo nok sådan, at man siger Køgebanen, men i første omgang er der kun tale om en bane til Vallensbæk, mere har man jo ikke vedtaget i folkettingen, men det er vel det, vi i daglig tale mener, når vi siger Køgebanen. Jeg kan desværre ikke opgive terminer. Jeg er på dette område nærmest at sammenligne med en mand, der er bundet på hænder og fødder; dels kniber det med at få arbejdskraft, dels kniber det med at få de tilstrækkelige penge, og dels kniber det med at få harmoni imellem de forskellige planer om vejtilslutninger og banestræk-

ninger; det er altså et kompliceret foretagende, der er tale om. Jeg kan kun sige, én ting: at mine bestræbelser går ud på at få denne banestrækning færdig så hurtigt som muligt.

Hr. Rimstad sagde i og for sig det samme som i fjor og fremdrog det meget morsomme eksempel, at når nu statsbanerne skal stå for det her, kommer man til at tænke på, hvordan statsbanerne så på spørgsmålet om Lille-Bæltbroen, da det var fremme i 20erne. Nu er jeg ikke sikker på, om man ikke, hvis man havde fulgt statsbanernes opfattelse dengang, havde været bedre stillet ved Lille-Bælt, end man er i dag. Jeg tror, at hvis man havde bygget en ren jernbanebro dér i slutningen af 20erne og begyndelsen af 30erne, så havde vi haft en ny Lille-Bæltbro for mange år siden. Sådan kan man vende og dreje tingene. Nu blev det jo ikke en ren jernbanebro, men en kombineret bro. Jeg synes altså, der er meget, der tyder på, at vi ellers havde fået en ny Lille-Bæltbro meget tidligere og meget billigere end den, vi får i dag. Jeg tror altså ikke, man skal bruge sådan et eksempel alt for stærkt, fordi det også har en anden side. Men jeg kan sige til hr. Rimstad, som jeg sagde i fjor, at statsbanerne har ikke trængt sig på i dette forhold. Hvis hr. Rimstad i morgen kommer og siger: jeg har en kreds af mennesker, der vil bygge de tunnelbaner i København; vi vil ganske vist have en koncession, men vi kan snakke om betingelserne — all right, så er jeg meget villig til at gå ind på en sådan tankegang. Jeg tror ikke, hr. Rimstad kommer. Det at drive en sådan tunnelbane med de rigtige priser — det skal nemlig være lave priser, det ser man overalt i de lande, hvor de har en — er ikke nogen god forretning, og forretningsfolk holder sig i reglen væk, når det ikke er en god forretning, der er tale om.

Guldborg: Må jeg først sige med hensyn til trafikministerens bemærkninger om de nordiske muligheder, at det er klart, at man kan blive bundet af alle de mange kommissioner og tekniske undersøgelser, man har i gang, og man kan selvfølgelig ikke sådan uden videre bryde ind i en sådan række. På den anden side er det hovedproblem, der foreligger, først og frem-