

[Stær Johansen.]

hedder, at der kan opnås en væsentlig besparelse i udgifterne til den nødvendige udbygning af Kastrup lufthavn, nemlig i alt ca. 200 mill. kr., såfremt Saltholm vælges som placering for en ny storlufthavn.

Yderligere vil jeg gerne fremhæve, at hele spørgsmålet om privatflyvningen naturligvis må medtages i lufthavnsovervejelserne. Denne flyvning betyder en vis belastning af Kastrup, og kan denne privatflyvning flyttes til andre områder, vil der deri ligge en værdifuld aflastning af trafikken på Kastrup. Her har man peget på Tune, som man efter de foreliggende oplysninger mener vil være egnet til at overtage privatflyvningen.

Et andet vigtigt afsnit i ministerens tale var udbygningen af det storkøbenhavnske trafiknet. Jeg bemærkede mig i denne forbindelse ministerens meget positive ønsker med hensyn til en koordinering i det storkøbenhavnske område, og jeg er ikke i tvivl om, at trafikministeren er fuldt orienteret om de betydelige fremskridt, der i den seneste tid er gjort med henblik på en koordinering af disse opgaver i hovedstadsområdet's undersøgelsesudvalg. Der er således mange ting, der tyder på, at det snart skulle være muligt at træffe en principbeslutning om dannelsen af et storkøbenhavnsk trafik-selskab, omfattende såvel de private og de kommunale kollektive befordringsmidler som den del af statsbanernes trafikmidler, der naturligt hører sammen med det storkøbenhavnske trafiknet.

Som omtalt under spørgsmålet om jernbanetraffikkens fremtidige udvikling er den kollektive persontransport i det storkøbenhavnske område et af de felter, hvor jernbanerne fortsat vil kunne gøre sig gældende. Der er for mig at se næppe tvivl om, at udbygningen af et kollektivt banesystem i Københavnsregionen i betydelig grad vil føre til besparelser i udgifterne til veje og gader. Men det er som nævnt af den allerstørste værdi, at såvel S-banerne som de kommende tunnelbaner indpasses i trafiksystemet, hvilket i praksis må føre til en udskillelse fra statsbanerne og en inkorporering i et kommende storkøbenhavnsk trafik-selskab. Det er min opfattelse, at det er nødvendigt, at der kommer gang i disse ting. Man må heller ikke glemme, at på

Amager, ja, i hele det storkøbenhavnske område, afhænger af, hvor lufthavnen skal placeres, idet de kommende baneanlæg bestemmes heraf. Uanset hvor storlufthavnen vil blive placeret, er det nødvendigt med en kombineret tunnel- og S-banelinje til lufthavnen, men jeg er knap så sikker på, at det vil være rigtigt at føre denne linje uden om de centrale bydele, og jeg vil særlig pege på, at en Amagerlinje, der passerer den indre by, for de fleste af de kommende brugere af denne linje vil være langt mere attraktiv end en bane i den vestlige del af byområdet.

I forbindelse med afsnittet om det storkøbenhavnske område nævnte ministeren spørgsmålet om Lyngbyvejens indførelse og forbindelsen til Amager. Ministeren udtalte:

„Det ser ud til, at man kan finde en realistisk mulighed for at erstatte selve Søringen med en motorgade gennem sneringsmodne kvarterer, hvis dette af andre grunde skulle være ønskeligt.“

Da folketinget har vedtaget en principbeslutning om Søringen, som ligeledes er vedtaget af Københavns borgerrepræsentation, ville det være af interesse at høre, om ministerens udtalelse er udtryk for et ønske om at ændre den tidligere tagne beslutning.

Som jeg indledte med at sige, er det meget store investeringer, der her er tale om for at skabe et for landet tilfredsstillende trafiksystem. Det vil derfor være naturligt, at man overvejer de finansieringsmuligheder, der er til stede, og jeg vil gerne her fremhæve, at det fra mit partis side gennem årene har været påpeget, at visse store projekter egner sig til privat finansiering, således som det kendes mange steder fra i udlandet. Det er min opfattelse, at virkeliggørelsen af disse mange planer afhænger af, om man kan få en privat finansiering af i hvert fald nogle af projekterne. Gennemførelsen af de store trafikopgaver vil kunne få betydelig indvirkning på beskæftigelsen, og forudsætningen er naturligvis, at arbejdskraften er til stede. Til fordel for at overlade finansiering til private taler også hensynet til statens likviditet. Forudsætningen er naturligvis, at et sådant selskab får sine midler amortiseret gennem en afgift for benyttelsen af det pågældende trafik-anlæg. På samme måde som dette princip kan anvendes på motorvejsstrækninger, vil det