

[Arne Larsen.]

gården og videre til Højbro, Kongens Nytorv og Østerport. Det bemærkelsesværdige var, at der i lovens § 2 stod: Anlægget skal påbegyndes senest i finansåret 1968-69. Der er jo ikke sket et hak siden. På trods af at folketinget har vedtaget en lov om anlæg af en Citybane, er der altså intet sket. Folketinget er blevet tilsidesat, de love, der er blevet vedtaget, er der ikke blevet gjort noget som helst ved.

Nu kommer der et radikalt forslag om, at denne beskedne lov, som vi vedtog i 1967, skal ophæves. Jeg har ligesom andre ærede ordførere den opfattelse, at lovforslaget er forhastet, det er ikke gennemtænkt, det er særdeles umotiveret. Vi har stadig væk kolossale trafikproblemer i hovedstaden, og man kan i mange henseender værdsætte det radikale parti og dets initiativer på det trafikpolitiske område, bl. a. at man vil være med til at stoppe galskaben med motorgadernes indføring osv., men det må dog forudsætte, at vi så skaber et anstændigt og ordentligt kollektivt trafiksystem, og her må dog eventuelle tunnelbaner indgå. I det hele taget må vi se tunnelbaner og S-baner under den samme synsvinkel, for det er ét og samme system, og vi kommer sandsynligvis ikke uden om visse steder at lave visse tunnelbanestrækninger.

Det er rigtigt, at vi har et andet presserende problem, som skal løses, nemlig spørgsmålet om Kastrup lufthavns udflytning til Saltholm. Vi har det stigende trafikpres på Amager, som måske vil fordobles adskillige gange, hvis vi udflytter Kastrup lufthavn til Saltholm. Det er klart med den stigende betydning, denne lufthavn vil få i den internationale trafik; tilbringer-systemet til Saltholm vil selvfølgelig være af meget stor betydning, og der er jo højtflyvende planer om at lave fire nye Amagerbyer eller noget i den retning med en masse mennesker. Alt det kræver naturligvis kollektive trafikapparater. Derfor er det helt galt at forkaste tanken om tunnelbaneanlæg.

Men jeg vil nok sige ligesom hr. Guldborg, at vi nok må tage vores synspunkter lidt op til revision med hensyn til, hvilke strækninger der skal prioriteres først og højest. Her er der jo meget, der tyder på, at vi må skynde os at komme i gang med at få løst Amagers trafikproblem — sandsynligvis ved et S- og tunnelbaneanlæg.

Med disse bemærkninger må jeg afvise det radikale forslag. Jeg mener, vi i trafikudvalget naturligvis bør tage problematikken op for så eventuelt sammen med trafikministeren snarest muligt at komme i gang med anlægget af de mest nødvendige strækninger. Det kan snart ikke udsættes længere.

Ordføreren for forslagsstillerne (Skovmand): Jeg vil gerne takke for ministerens og ordførernes bemærkninger. Man kunne måske sige, at vores forslag om ophævelse af loven om tunnelbanen i København ikke har fået nogen overstrømmende modtagelse, men jeg vil dog gerne understrege det, som gik igen i ordførernes og for så vidt også i ministerens indlæg, nemlig at man er villig til at diskutere problemerne, og det er jo først og fremmest det, vi ønsker.

Jeg kunne fremhæve to ting, der blev sagt her under debatten. Dels sagde hr. Knud Damgaard, at tunnelbanen spiser ikke brød, dels sagde hr. Arne Larsen, at der stod i den vedtagne lov, at man skulle gå i gang senest i finansåret 1968-69. Disse to ting viser i sig selv, at der er noget galt. Vi har en lov, som, hvis den blev gennemført, ville koste et eller andet sted mellem 1/2 og 1 milliard kr. Det har ikke engang været rigtig indblandet i sparedebatten, simpelt hen fordi man ingen penge har brugt til dette formål. Selv om man besluttede sig højtideligt til, at Citybanen skulle påbegyndes i 1968-69, er man ikke kommet meget længere end til at foretage nogle geotekniske undersøgelser og nogle vurderinger af, hvordan anlægget i det hele taget skal udformes. Man kan selvfølgelig godt sige, at så kunne vi fra det radikale venstres side være tilfreds med det, simpelt hen bare lade tunnelbanen dø en langsom