

[Indenrigsministeren.]

holdsvis forsørgere og ikke-forsørgere. Disse 3 sæt personfradrag foreslås erstattet af 2 sæt på henholdsvis 5.000 kr./2.500 kr. og 4.000 kr./2.000 kr. De kommuner, der har valgfrihed mellem personfradrag, vil således fremtidig kun kunne vælge mellem 3 sæt fradrag, nemlig de 2 sidstnævnte og det største fradrag på 6.000 kr./3.000 kr.

Idet jeg i øvrigt nærmere tillader mig at henvise til lovforslaget og de dertil knyttede bemærkninger, skal jeg anbefale lovforslaget til det høje tings velvillige behandling.

Ordføreren for forslagsstillerne (Helveg Petersen): Jeg har hermed på det radikale venstres vegne den ære at fremsætte forslag til folketingsbeslutning om nedsættelse af en kommission til undersøgelse af arbejdspladsernes problemer.

Forslaget er enslydende med det forslag, jeg på vegne af en kreds af forslagsstillere fremsatte i folketinget den 12. marts 1965. Forslaget var til første behandling den 31. marts 1965 (Folketingstidende spalte 4384-4419) og henvistes til behandling i et udvalg. Dette udvalg afsluttede ikke sit arbejde i forrige folketingsår.

Baggrunden for forslaget om nedsættelsen af en kommission må søges i den moderne udvikling inden for samfund og erhvervsliv, karakteriseret ved en stærkt gennemført arbejdsdeling, der i mange tilfælde gør det vanskeligt for den enkelte at se resultatet af egen indsats.

Spørgsmålet om, hvordan man påvirker udviklingen, så man bedre kan kalde på den enkeltes virkestrang og imødekomme det menneskelige behov for udfoldelsesmuligheder, er meget betydningsfuldt for såvel arbejdstagere som arbejdsgivere, men også for samfundet som helhed. Herunder vil mange problemer melde sig med krav om en nærmere undersøgelse. Jeg tænker her særlig på begrebet industrielt demokrati, men i øvrigt må det være kommissionens opgave at belyse samtlige de spørgsmål, der generelt skønnes at være af betydning for klimaet på arbejdspladserne.

Der er på en række områder foretaget undersøgelser, hvorunder adskillige problemer hentet fra arbejdspladserne er belyst. Resultatet af disse undersøgelser såvel som

de erfaringer, der er indhøstet af samarbejdsudvalgene, må indgå i kommissionens arbejde. På samme måde må udenlandske erfaringer på hele dette område tages op til vurdering sammenholdt med danske forhold.

Vi har ikke inden for det radikale venstre set det som en opgave i enkeltheder at vise, hvilke konkrete spørgsmål kommissionen skal inddrage i sine overvejelser, men peger på nødvendigheden af, at kommissoriet bliver bredt, således at kommissionen har adgang til at beskæftige sig med alle de forhold, som efter kommissionens opfattelse har indflydelse på udviklingen inden for hele dette område.

Den første sag på dagsordenen var:

Første behandling af forslag til lov om anlæg og drift af tunnelbaner i Københavns, Frederiksberg og Tårnby kommuner.

(Lovforslaget (nr. 38) findes i tillæg A. sp. 485, fremsættelsen i tidenden sp. 62).

Lovforslaget sattes til forhandling.

Ove Hansen: Lovforslaget her svarer i det store og hele til det lovforslag, som vi havde til behandling i foråret; kun på et par enkelte, uvæsentlige punkter afviger det fra det tidligere fremsatte lovforslag.

I folketingsudvalget har vi haft nogle møder siden førstebehandlingen i foråret, men udvalget nåede ikke — hvad der heller ikke var ventet — at færdigbehandle det meget vidtrækkende forslag. Det er ikke min hensigt her ved første behandling i dag at komme nærmere ind på enkelthederne i lovforslaget; jeg vil henvise til mine bemærkninger, da forslaget var til behandling i sidste folketingsår. Dengang var finansieringen af tunnelbaneanlægget genstand for en ret indgående drøftelse — det er også meget store summer, det drejer sig om — men jeg skal ikke ved denne lejlighed komme nærmere ind herpå. Lovforslaget forudsætter denne gang ligesom tidligere, at staten bærer tre fjerdedele af udgifterne ved anlægget og de respektive kommuner en fjerdedel.

Derimod vil jeg gerne knytte nogle bemærkninger til betydningen af en tunnel-

[Ove Hansen.]

bane. Det har hidtil været min opfattelse, at den tilslutning, som lovforslaget fik i det høje ting ved første behandling i foråret, fremdeles var til stede. Nu har jeg imidlertid set, at det ærede medlem hr. Guldberg har givet udtryk for, at han har forandret standpunkt, og det samme gælder partiet venstre. Jeg vil gerne sige her, at vi under udvalgsbehandlingen ikke har hørt noget om, at venstre har skiftet standpunkt, og i de 4 år, vi har arbejdet i udvalget, siden vi fik loven af 1961, har vi haft opfattelsen af, at venstre var på linje med os. Men det skal erkendes, at der i pressen i sommerens løb har været forskellige kritiske røster fremme om, hvorvidt det i det hele taget ville være hensigtsmæssigt med en tunnelbane i hovedstaden. Det skal tilføjes, at kritikken i flere tilfælde har været fremsat af personer, der må formodes at have særligt kendskab til Storkøbenhavns trafikproblemer, og derfor synes jeg, at sådanne kritiske røster ikke kan forbigås. Det vil være rigtigst, synes jeg, at vi nu undersøger, om der er hold i de kritiske bemærkninger, der er fremkommet, og jeg håber, at vi i det udvalg, der nedsættes, får lejlighed til at se nærmere på denne kritik.

Det er en meget stor opgave, vi står over for at skulle tage stilling til, og jeg vil tro, at vi alle har det ønske at få den bedste løsning. Men jeg vil gerne tilføje, at det overrasker mig en del, at de kritiske og formentlig velmenende røster ikke har rejst sig på et langt tidligere tidspunkt; jeg synes, det ville have været mere passende. Vi har nu i årevis arbejdet med problemerne om tunnelbaneanlæg i Storkøbenhavn. I 4 år har de to udvalg, der blev nedsat i henhold til S-baneloven af 1961, beskæftiget sig med anlæg af tunnelbaner. Der har altså været rigelig tid til at gøre indsigelser. Jeg vil også gerne tilføje, at i det ene udvalg har vi haft teknikere af høj karat, teknikere, der ingenlunde er ukendt med trafikproblemer i Storkøbenhavn.

Jeg har naturligvis med interesse fulgt dels kronikker i dagspressen, dels forskellige indlæg såvel for som imod anlæg af tunnelbaner, men jeg må indrømme, at jeg i nogen grad har savnet forslag til en anden og navnlig til en bedre løsning. Det havde jo været rart, om et konkret forslag var

blevet præsenteret for os. De tanker, der har været fremme, har bygget på hypoteser, formodninger — anderledes kan det vel heller ikke være, men det er unægtelig et spinkelt grundlag at lovgive på. En kritik, der er velmenende, og som indebærer stærke argumenter, vil absolut være gavnlig, og jeg tvivler ikke på, at den vil indgå i vore overvejelser under det omfattende udvalgsarbejde, som forestår.

Det har været nævnt, at tunnelbaner skulle være en form for kollektiv trafik, som hører fortiden til. Jeg tvivler derpå. Jeg har ofte misundt andre hovedstæder deres tunnelbaner; dels har man som fremmed haft let ved at finde nettet af undergrundsbaner, dels er man på en hurtig og bekvem måde kommet rundt i en storby.

Det er indlysende, at skal man beskæftige sig med trafikens problemer, ikke mindst langt ud i fremtiden, hvad der her er tale om, ja, så må planlægningen af det kommende byggeri, såvel i hovedstaden som i omegnskommunerne, indtage en særlig plads i vore overvejelser.

Den såkaldte Urbanplan vil formentlig medføre et ret omfattende boligbyggeri på Amager, ligesom der må regnes med et fortsat stort byggeri i de københavnske omegnskommuner. Det gælder ikke alene boligbyggeri, men også erhvervsbyggeri, butikscentrer m. v. Vi har jo ikke et organ, der står for den samlede planlægning af byggeri; det overlades til de respektive kommunalbestyrelser, og det gør ikke opgaven lettere at løse. Der er vist ingen tvivl om, at der bliver store butikscentre, såvel nord som vest for København, men selv om store butikscentre placeres i omegnen og mange industrier findes i omegnen, vil København, og navnlig city, være et søgt område. Det vil være fejlagtigt at tro, at overfladetrafikken ved anlæg af tunnelbaner i Storkøbenhavn vil blive væsentligt reduceret.

Antallet af biler vil formentlig fremdeles øges, og kravet til parkeringspladser vil blive større og større. Selv om antallet af beskæftigede i cityområdet måske er blevet mindre, kræves der nu langt større trafikareal, fordi mange nu kommer kørende i eget automobil. Det oplyses, at man i city inden for Søerne i dag har ca. 150.000 personer beskæftiget. Det er altså ca. 25 pct. af samtlige arbejdspladser i hovedstadsområdet, og der er

[Ove Hansen.]

ikke meget — tror jeg — der tyder på, at dette tal vil formindskes ret meget i de kommende år.

Med den trafik, der findes i de københavnske gader, naturligvis navnlig i myldretiden, må det erkendes, at en løsning af trafikproblemet trænger sig stærkt på. Selv om mange boliger, industrier og butikscener placeres i omegnen, vil hovedstaden, city, altid virke dragende; de seværdigheder, de faciliteter og varehuse, som findes i city, vil altid efter min mening være eftertragtede. Det er måske ikke udelukket, at biltrafik med tiden bør forbydes i city, dersom ikke store dele af denne bydel skal saneres for at give plads til biltrafikken.

Jeg tror, det vil blive meget bekosteligt, dersom det bliver overfladetrafikken alene, der skal sørge for befordringen. Jeg husker, at vi for en halv snes år siden her i det høje ting førte en heftig debat om nedrivningen af Østifternes Kreditforenings bygning på H. C. Andersens Boulevard; såvel nedrivningen som de mange millioner, der skulle ydes i erstatning, blev kritiseret. I dag virker det måske næsten komisk at tænke på den heftige debat, der dengang fandt sted. Mon ikke vi nu snarere ærgrer os over, at ikke flere bygninger blev fjernet, medens tid var?

Sporvejene har foretaget en trafikanalyse i oktober 1964, og den viser, at 12 millioner årligt rejser på såvel sporvejenes som omegnsselskabernes linjenet, og rejsen er just ikke særlig behagelig for de mange fra omegnen til hovedstaden, idet alle de rejsende med buslinjer skal stige om ved bygrænsen. Kun et par enkelte linjer føres ind til byens centrum. I dag findes der ca. 1½ million indbyggere i København med forstæder, men om 30 år regner man med at befolkningstallet vil være vokset med 1 million til ca. 2½ million indbyggere. Det er en stigning i befolkningstallet, der nok kan give anledning til overvejelser, når man skal beskæftige sig med trafikens problemer.

Lovforslagets bestemmelser om rækkefølgen af baneanlæggene har jeg ikke fundet anledning til at drage ind i drøftelserne denne gang; det bliver der jo rig lejlighed til under udvalgsarbejdet. De mange problemer, der opstår, der kan tale såvel for

som imod tunnelbaneanlæg, vil uden tvivl nøje blive gransket i udvalget. Vi må være forberedt på et meget omfattende udvalgsarbejde, og selv om jeg meget gerne ser en hurtig løsning, må arbejdet ikke forceres. Vi skulle gerne komme til et resultat, der sikrer befolkningen i hovedstaden og dens omegn en tidssvarende og effektiv trafikbetjening.

På mit partis vegne kan jeg love en positiv indsats; vi vil gøre vort bedste for at komme til en løsning, til et resultat.

Guldberg: Det ærede medlem hr. Ove Hansen indledte sin tale med at undre sig over, at der skulle være sket en ændring i både min og i partiet venstres stilling; jeg må sige, så undrer jeg mig! Jeg har for en sikkerheds skyld taget referatet fra første behandling sidste år med herop, og der er 5 spalter indvendinger fra vor ordfører ved den lejlighed, det ærede medlem hr. Enggaard — som mødte for mig, og hvis synspunkter jeg fuldt ud deler — og en kort konklusion, som jeg gerne vil have lov til at citere — det står i Folketingstidende for 1964-65 sp. 5184 —:

„Jeg skal slutte med at takke den højtærede trafikminister, fordi han har valgt at fremsætte sit forslag allerede nu inden folketingets sommerferie. Det giver tinget en længere tid til at sætte sig ind i dette omfattende og meget vigtige problemkompleks. Selv om venstre har mange betænkeligheder både vedrørende lovforslagets principper og vedrørende det tekniske og økonomiske, vil vi tilsige vort medarbejde i en grundig udvalgsbehandling.“

Det kan vist kaldes en meget forbeholden tilslutning, og der ligger klart i dette, at vi allerede på det tidspunkt havde meget store betænkeligheder. Jeg er også i dag glad over, at vi har haft den mulighed at have et tilsvarende lovforslag til første behandling sidste år og får lov at tage det op igen. Det er klart, at her er et af de spørgsmål, som på den ene side folketinget skal og må tage stilling til, men som på den anden side rummer så mange forudsætninger af teknisk karakter, eller hvad man vil kalde dem, forudsætninger, som det kan være meget vanskeligt at rokke ved, også selv om man

[Guldberg.]

ikke altid føler sig overbevist om, at de er rigtige, og hvor der derfor må lægges et ret betydeligt arbejde i det.

De synspunkter, jeg skal fremføre, stemmer stort set med, hvad der blev sagt, men jeg er nødt til at gentage dem bl. a. af hensyn til konklusionen.

Vi har vel i og for sig alle regnet med i mange år, og det er jo en ganske naturlig ting, at på et eller andet tidspunkt måtte København — og så bruger man udtrykket „nå den udvikling“, så har man allerede sagt, det er noget ønskeligt — blive så stor, at vi skal have tunnelbaner, for det har man jo i alle andre store byer. Det har vi regnet med, og det har vi regnet med som noget givet, og det har vi regnet med i mindst 30 år. Når dette i og for sig har været noget fuldstændig givet, fordi man ikke kendte eller tænkte på andre muligheder, har det næsten karakter af, at der foreligger en slags politisk beslutning, eller hvad man vil kalde det, som er grundlaget for alle de teknikere og alle de sagkyndige, der skal arbejde med dette spørgsmål, og som jo, når de skal opstille, hvilke undersøgelser det er nødvendigt at foretage, og hvad det er nødvendigt at regne med, må have et udgangspunkt. De må altid have et grundlag, de kan ikke lave det selv, og deres grundlag er og har ganske naturligt været i 30 år, at en eller anden gang, og vel væsentlig før 1965, skulle der laves tunnelbaner i København for at få klaret de trafikproblemer, man kunne forudse til den tid. Der er derfor ikke noget mærkeligt i, at nogen kan blive overrasket over, at der nu i løbet af den 30 års periode også tydeligt fra teknisk og sagkyndig side efterhånden er kommet betænkeligheder frem, men det kræver nok en lidt nærmere forklaring.

Det er klart, at den afgørelse, vi skal træffe, er bestemmende og kan blive bestemmende for hele Københavns fremtidige udseende. Den kan også blive temmelig bestemmende for og få temmelig megen indflydelse på spørgsmål, der rækker langt uden for København, spørgsmål, der har at gøre med landsplanlægning, erhvervs- og befolkningsfordeling i Danmark i det hele taget; derfor griber den ind i noget af det, som vi har beskæftiget os meget med, og som nyder megen sympati, har jeg indtryk af, i alle

partierne herinde, nemlig bestræbelserne for at få en stadig bedre fordeling af befolkning og erhverv, at få styrket de svage områder, eller hvordan man nu vil udtrykke sig.

Vi må altså se dette spørgsmål som et landsplansspørgsmål samtidig, og vi må også se det som et spørgsmål ikke om, hvad man mener er rigtigt i 1965, men vi er nødt til at forsøge at danne os et billede af, hvad der vil være rigtigt i 1995 f. eks. Jeg ved godt, at man derved vil kunne sige, at man kan sagtens lave tunnelbaner færdig meget hurtigere end 20-30 år, eller hvor meget der nu regnes med, men til det vil jeg sige, at det er jo for det første et økonomisk spørgsmål og ikke et teknisk spørgsmål, og for det andet er vi jo alle sammen klar over, at der skal regnes med en ikke ringe udgift, og der er vel grænser for, hvor hurtigt man kan få det gennemført. Og hvis vi har socialdemokratisk regering i de 20 år, så når de 2 milliarder kr., der er tale om, vel at blive til 16 eller sådan noget i den periode, inden vi får samlet det hele op, så det er jo store tal, der skal arbejdes med.

Men forklaringen på den ændrede indstilling er også, at der igennem årene er kommet en helt ændret indstilling over for hele spørgsmålet om planlægning, den fysiske planlægning. Det er en ældre og mere traditionel metode at se de ting på, som vi sådan set alle sammen har anvendt; man går ud fra de faktiske oplysninger om trafikens udvikling, om, hvor meget den er steget, og ud fra dette søger man så at opstille sine forudsigelser, sine prognoser for, hvor stor den fremtidige trafik vil blive, og så går man ud fra, at den udvikling, man nu taler om, er noget forholdsvis upåvirkeligt, det er noget, der er givet på forhånd, det er noget, man næsten er nødt til at finde sig i. Det vil altså sige, at opgaven er teknisk ret enkel; nu skal man bare finde ud af, hvordan man så vil klare det. Metoden har selvfølgelig den svaghed, at man på forhånd har accepteret udviklingens tilfældigheder, når man underkaster sig noget som uundgåeligt uden at tage stilling til, om det er ønskeligt eller ej.

Jeg må også minde om, at der mange gange fra politisk side er udtrykt beklagelse over, at man netop på områder som dette, i meget store spørgsmål, synes, at man på

[Guldberg.]

forhånd er afskåret fra at træffe beslutninger, fordi alle forudsætninger, alle undersøgelser, alle statistikker, alt hvad der ligger af muligheder og materiale, peger i én bestemt retning. Selv om man har følelsen af, at den er forkert, er man helt afskåret fra at komme uden om det, og så siger man: sagen er næsten afgjort på forhånd. Det er fordi man har accepteret at bygge på den metode, som jeg kalder den gamle metode.

Men man anvender en ny metode i moderne planlægning, og den hviler på et andet synspunkt. Dens grundsynspunkt er, at enhver disposition, som man foretager både i trafikforhold og også i andre planlægningsspørgsmål, er noget, der er medbestemmende for, hvordan udviklingen bliver, og dermed også et indgreb i, hvorledes fremtidens forhold vil være. Det er helt naturligt, det er jo noget, vi efterhånden ser så mange eksempler på. Nye trafiklinjer tiltrækker trafik, nye trafikmuligheder skaber trafik. Hvis man måler dagens trafikbehov i statistikker, så sker det på grundlag af de eksisterende forhold og siger derfor i virkeligheden ikke noget som helst om, hvordan fordelingen af trafikken og behovet ville være, hvis man i sin tid havde valgt nogle helt andre løsninger.

Det får særlig betydning for én ting, som vi kender, og det er, at hvis man forestiller sig, at man med en udbygning af tunnelbaner — jeg tænker specielt på hele spørgsmålet vedrørende den indre by — kan formindske overfladetrafikken i den indre by, så tager man fejl. Man kan forøge den. Vi ved, at motortrafikken tager nu den plads, der bliver til rådighed. Det er helt klart, at hvis man skaffer de adgangsmuligheder gennem en tunnelbane i den indre by, så fører man så mange flere mennesker til, og de skal jo op i lyset. Det er helt klart, at det, der sker, er, at man øger presset; man kan få flere mennesker ud og ind, men man får ikke mindre trængsel.

Den gamle metode, kan man altså sige, har i virkeligheden accepteret, at det gælder om at få det bedst mulige ud af nogle vilkår, som egentlig tages som givne; den anden måde peger på, at man ikke blindt behøver at acceptere en udvikling, men at man selv kan frigøre sig for forudsætningerne ved at begynde med at sige: hvad er det ønskelige?

Det er jo ikke altid, at det ønskelige er muligt, men man kan begynde med det. Det gør bl. a., at spørgsmålet om trafiklinjer, valg af linjerne og valg af metoderne i første omgang bliver et politisk spørgsmål og ikke et teknisk spørgsmål. Jeg har mange gange lagt mærke til, at man netop blandt teknikere og sagkyndige er langt mere klar over dette forhold, end man måske har været i de politiske kredse, langt mere klar over, at man skal bruge den tekniske, den økonomiske og den æstetiske sagkundskab som grundlag for at kunne opnå resultat. Men resultatet må vi selv definere, og ingen planlægger i teknisk forstand har nogen mulighed for at løse sin opgave uden først at have fået det politiske grundlag. Det tvinger os altså ud af den passive indstilling, at vi bare kan lovgive på grundlag af noget, der tilsyneladende er en bunden udvikling; vi er tværtimod i virkeligheden nødt til selv at vurdere tingene.

Det er det, der har været udgangspunktet for den stilling, vi nu tager til tunnelbanerne, idet vi jo så siger: hvad opnår man, hvad vil der ske, hvis man bygger tunnelbanerne i den indre by?

Ja, der er nogle ting, man meget enkelt kan forudse; man kan for det første forudse det, jeg nævnte om, at overfladetrafikken i den indre by aldeles ikke bliver mindre. Det er forkert at tro, at tunnelbaner skaffer behagelig plads til nogle af os i den indre by, idet vi nemlig nyder godt af, at alle de andre kører i tunnelbanerne. Sådan går det jo ikke, det kender vi også fra alle andre byer.

Lad mig for en ordens skyld sige, når vi nu sammenligner så meget, at man skal være meget forsigtig med at sammenligne med andre byer, selv om man naturligvis kan sammenligne visse ting. Lad mig minde om, at netop de store byer, man ofte sammenligner med, som har bygget tunnelbaner i meget god tid, og for hvem det vil være en katastrofe, hvis man nedlagde dem — det er også noget andet end at bygge dem, når man ikke har dem — jo har helt forfærdelige forhold i deres overfladetrafik; det vil altså sige, at de er ikke sluppet for problemet, ved at de i sin tid, da der teknisk var mere grundlag for det, har bygget deres tunnelbaner.

En anden afgørende indvending er, at det

[Guldberg.]

er lige så sikkert, at denne udbygning af tunnelbanerne i den indre by vil bevirke, at der bliver mulighed for væsentligt flere arbejdspladser i dette område, end vi har nu, ja, det vil næsten gennemtvinge en sådan udvikling. Det vil jo sige, at den standser eller hæmmer en udflytning, der allerede er påbegyndt, og det stemmer ikke med, hvad vi ellers siger vi ønsker. Det vil formentlig også formindske antallet af boliger i den indre by, og det stemmer jo egentlig heller ikke med, hvad vi normalt siger at vi ønsker. Det, vi ønsker, er en bedre fordeling mellem bolig og erhverv både her i København og i omegnen, men vi ønsker også — og vi har ikke noget imod den måde, dette i en vis tid er foregået på — at flere og flere virksomheder foretrækker at flytte ud, eller f. eks. at stormagasiner bygger filialer fremfor at udbygge på stedet; dette har vi jo også eksempler på, hvad vi næppe havde haft, hvis man havde været sikker på, at tunnelbanerne kom, og hvornår de kom.

En anden ting, der allerede lige så klart kan forudses, er, at hvis man vedtager at bygge tunnelbaner til den indre by, vil det medføre en prisstigning på grunde og ejendomme i det centrale København — det er der vist ingen der er i stand til at forhindre — og det vil ligeledes uundgåeligt gennemtvinge stadig mere koncentreret byggeri. Jeg ved godt, at man kan sige, at det kan kommunal administration og lovgivningsmagt jo hindre; men jeg tror, alle er klar over, at det går aldrig i det lange løb. Vi ved jo, at lige meget hvad det drejer sig om, hvad enten det er fredningsbestemmelser eller højdebestemmelser, eller hvad det er, så medfører de økonomiske vilkår den ene gang efter den anden, at en fremtidig administration må give efter; det kan tage sin tid, men det ender alligevel sådan.

Vi har allerede forsøgt gennem fredning og gennem servitutter at bevare nogle af de bedste ting, men de vil gradvis blive klemte inde, efterhånden som man giver efter,

mellem stadig større bygninger, stadig større arbejdspladser, og i virkeligheden ender vi altså med, at Københavns midte får samme karakter, som enhver anden storbymidte, det er jo også det, man sammenligner med; det bliver altså en ørken i glas og beton, og så ligger der sådan nogle indeklemte rester af det, man ikke har kunnet komme af med, som er noget gammelt, og som i virkeligheden er helt ved siden af billedet.

Byen København, sådan som vi synes den skal være — og vi ønsker den vel egentlig ikke anderledes — har, som den er i dag, i sin storbymidte de ting, der hører til; den har forretninger og forlystelser og turistmæssige attraktioner, og vi har ikke den fjerneste interesse i, at deres antal bare skal fordobles, eller at de bliver kvalt i kontorhuse, som ligger døde hen om aftenen.

Man må vel også spørge: hvilken interesse har til syvende og sidst omegnskommunerne befolkning i en sådan udvikling? Er de ikke langt mere interesserede i, at der gøres noget for at formindske afstanden mellem arbejdsplads og bolig, end i at få flere arbejdspladser i centrum? Og hvilken interesse har resten af landets befolkning deri? Er den ikke langt mere interesseret i, at der sker en udflytning fra København af nye institutioner, at nye erhvervsvirksomheder kommer ud i landet, og at der bliver en jævnere fordeling i hele landet af befolkning og erhverv? Vi vil på forhånd sinke en udvikling i den retning, hvis vi beslaglægger en væsentlig del af de begrænsede midler, der er til rådighed, fremfor at bruge dem til at styrke udviklingen ude i landet.

Jeg er derfor kommet til det resultat, at der ikke er nogen tvivl om, hvad der er ønskeligt. Vi har en storby i Danmark. Den er rigelig stor i forhold både til landet og til befolkningen, og det er ikke nogen samfundsopgave at gøre en væsentlig indsats for at gøre den større; det giver hverken bedre menneskelige eller sociale eller økonomiske forhold at gøre den større. Selv om man så vil påstå, at man ikke kan undgå det, vil

[Guldberg.]

jeg hævde, at det kan man egentlig godt, man har bare hidtil accepteret, at man ikke kunne. Det er os selv, der gennem de dispositioner, vi træffer, får indflydelse på, hvordan det udvikler sig. Vi har naturligvis en række aktuelle trafikproblemer, og når vi fra vor side siger, at vi vil gå imod det foreliggende lovforslag, så er det, fordi det er et forslag om tunnelbaners indføring i den indre by. Vi går ikke imod, at man vil søge at finde en løsning på en række problemer.

Vi synes i øvrigt, at der mangler nogle væsentlige ting. Der er spørgsmålet om nordvestsidsens indførelse, der er spørgsmålet om Køgesidsens indførelse, det er vi klar over alle sammen, men disse ting må da hænge meget, meget nøje sammen med en række andre, meget store og væsentlige spørgsmål. Jeg har i hvert fald svært ved at se, hvorledes vi kan afgøre et bybanespørgsmål uden samtidig at tage stilling til Amagers forbindelser til København, og jeg kan ikke se, hvordan vi kan ordne det rigtigt uden at vide, hvor lufthavnen bliver placeret, og uden at vide, hvor vi får en fast forbindelse over Øresund, om denne også skal have jernbaneforbindelse, om den skal have forbindelse til en aflastningslufthavn i Skåne, som jo også er en af de muligheder, der er fremme i billedet.

På samme måde må det da være helt afgørende også for omegnskommunernes trafikproblemer, at kommunerne får at vide, om man tænker sig, eller om det bærer i retning af, at væsentlige dele af det, der ligger omkring Københavns Hovedbanegård, flyttes ud, om godsbanegården flyttes ud vestpå, som der har været tale om — til Tåstrup, har jeg forstået — om man vil lave fjerntrafikbanegård på samme sted o. s. v. Det er da ting, der helt vil ændre billedet i vor trafikfordeling, som må tages med i betragtning, og som efter vor opfattelse må kunne åbne for en række løsninger.

Vor afvisning er altså ikke en afvisning af at drøfte sagen, men vi går imod princippet om tunnelbanernes indførelse i den indre by. Deri ligger i og for sig også en stillingtagen i første omgang til spørgsmålet om udgiftsfordelingen, for den er naturligvis helt bestemt af et forhandlingsresultat, der hvilede på den ganske bestemte løsning, der her er tale om. Om udgiftsfordelingen

vil jeg gerne sige, at det er svært for os at forstå, at de forskellige kommuner rundt omkring virkelig skulle være interesseret i at deltage i udgiftsfordelingen efter det skema, der er opstillet. Den eneste forklaring på det er vel, at man, hvis det bliver til noget, regner med at få et passende tilskud fra staten til det; så er det selvfølgelig nemmere at blive enig. Vi synes nok, at dette trænger til en nærmere overvejelse, men vi vil ikke afvise, at det, der kan laves, og det, der bør laves, efter vore synspunkter er en opgave, som må løses i fællesskab mellem en stor gruppe af kommuner — jeg tror nok, det er en gruppe, som er større end den, der er med i øjeblikket — og staten, som også har sin interesse i sagen. På vor side forudsætter netop statens medvirken, at et hovedsynspunkt må være de mere landsomfattende planlægningsbetragtninger og de balancebetragtninger, som jeg har forsøgt her at gøre rede for.

Stær Johansen: Som bekendt havde vi første behandling af det lovforslag, som nu er genfremsat her i tinget, i maj måned. Derfor kunne man vel egentlig nøjes med at henvise til sine bemærkninger ved den behandling, og det vil jeg i hvert fald også gøre, når det drejer sig om enkeltheder i forslaget. Men det er jo rigtigt, som det er blevet sagt, at der i sommerens løb er fremkommet en del betænkeligheder ved tunnelbaneforslaget, hvilket selvfølgelig kun er godt og naturligt, når det drejer sig om et anlæg, der vil komme til at koste mellem 1,5 og 2 milliarder kr. Selvfølgelig er der også i min gruppe betænkeligheder fra visse sider, men man ser også positivt på problemet og ønsker at få det undersøgt og få taget stilling til det.

Det er derfor klart, at de indvendinger, der er fremsat, må drøftes indgående i det udvalg, der bliver nedsat. Men det må dog allerede nu fremhæves, at hvis man ser på alle de betænkeligheder, alle de udvalg, der gennem tiderne har beskæftiget sig med dette meget vigtige problem — og det var jo allerede i begyndelsen af 1930'erne, at man første gang beskæftigede sig med, om Storkøbenhavn skulle have tunnelbaner; senere har der været en række trafikkommissioner, og der har endvidere

[Står Johansen.]

været en række byplanmæssige og egnsplanmæssige undersøgelser — så ender alle disse undersøgelser i den konklusion, at man bør have en tunnelbane i Storkøbenhavn for at kunne afvikle den meget store trafik, der er. Jeg kan også sige, at selv i den allersidste betænkning om overfladefrafrikken, der er kommet fra de københavnske-frederiksbergske sporveje, og som blev offentliggjort i forgårs, dér bygger man på — eller rettere sagt, jeg vil hellere sige det sådan, at denne langtidspanlægning forudsætter tunnelbaner i Storkøbenhavn.

Når man nu ser på hele det materiale, gennearbejdet, som det har været af sagkyndige på alle de områder, som trafikproblemet berører, så kunne man jo godt rette det spørgsmål — det var især det ærede medlem hr. Guldberg, der var inde på nogle meget moderne betragtninger om, hvordan sådanne problemer skulle løses, og mente, at udviklingen var fløjet forbi tunnelbanerne — om der er så meget ændret fra maj 1965, hvor de betragtninger overhovedet ikke var fremme, til november 1965. Ganske vist foregår udviklingen jo med stormskridt, men at den skulle være så stærk, som det ærede medlem hr. Guldberg heroppefra gav udtryk for, vil jeg dog stille mig tvivlende over for. Selv om der sker ændringer i trafikvaner, og selv om det er en gammelkendt sandhed, at gode trafikveje og for øvrigt også jernbaner og alt, hvad der har med trafik at gøre, virker tiltrækkende — det er jo ganske klart, man kan jo se lige fra tidernes morgen, hvad jernbaner har betydet, hvad havne har betydet, og også i dag hvad lufthavne betyder — så er det da givet, at det afgørende må jo være, om der er et behov for det, der foreslås, om det er nødvendigt for de mennesker, som bor der, om det er nødvendigt for erhvervslivet. Det må efter min opfattelse være behovet, der må være det helt afgørende i de betragtninger, som man skal omlægge for at kunne tage den beslutning, man skal tage; det er behovet, der er afgørende, det er det, der må påvirke afgørelsen af, hvorvidt man skal have banerne eller ikke.

Jeg lægger jo altså ikke skjul på, at alle de undersøgelser, der er foretaget, kommer

til den konklusion, at der er behov for disse baner. I hvert fald er det konstateret inden for de kommissioner, der har arbejdet med sagen, at dette behov eksisterer. Det er da ganske klart, at den kritik, der er rejst af enkeltpersoner, må undersøges meget nøje, men som sagt, ved kommissionsbehandlinger har der altid været konstateret et behov for tunnelbaner i Storkøbenhavn. Dette behov har særlig været dikteret af, at cityområdet har en meget stor betydning for erhvervslivet, ikke alene for de 175.000 beskæftigede inden for cityområdet. Det er jo en kendsgerning, at i cityområderne i alle de store byer befinder sig hele koncentrationen af en række funktioner, der ikke mindst er nødvendige for erhvervslivet og i særdeleshed for eksporten; det kender man fra alle storbyer verden over. Derfor siges det også i skitseforslaget til lovforslaget om tunnelbaner under omtalen af cityområdets funktioner — jeg beder den højtærede formand om lov til at citere —

„Området rummer størsteparten af de af hovedstadsområdets funktioner, der kan karakteriseres som cityaktivitet: politiske, administrative, finansielle, erhvervsmæssige, kulturelle institutioner, hovedkontorer, specialiseret butikshandel og forlystelseliv samt et rigt udvalg af service- og hjælpefunktioner.“

Det er jo en kendsgerning, at jo mere moderne et samfund bliver, desto flere bliver optaget af servicefunktionerne inden for dette samfund. Det er billedet af det moderne velstående samfund, det er billedet af vestens samfund, hvor man kan yde den stærke service, som man ikke kan yde i andre lande, der ligger væsentligt længere tilbage. Servicetjenesten er koncentreret om de lidt større byer og om de store byer, og den kræver både plads og ikke mindst transportmuligheder. Jeg tror, at denne udvikling vil fortsætte, og at den vil fortsætte her i Danmark samtidig med den udvikling, som særlig det ærede medlem hr. Guldberg fremhævede, det værdifulde, hvad jeg er ganske enig i, i en udvikling, der har medført, at industrien i efterkrigsårene har kunnet sprede sig over hele landet. Denne udvikling er værdifuld, men man undgår ikke udviklingen omkring de store byer.

[Stæhr Johansen.]

Man må også huske på, at ikke mindst Københavns havn betyder uhyre meget, hvad angår transport, og der er lufthavnen, hvor antallet af passagerer er stigende. København har jo takket være SAS udviklet sig til at blive en større og større gennemrejseby, hvor man opholder sig nogle dage, og har fået en helt anden international betydning ved den meget store udvidelse af luftfarten, som har fundet sted.

Hertil kommer udviklingen ude omkring i landet, som jeg mener er tilfredsstillende, med den udflytning, der finder sted. Jeg er enig i, at en landsplan er nødvendig, for at udviklingen kan blive endnu mere hensigtsmæssig; det er noget, man kender fra byplanlæggernes arbejde i alle lande.

Men der er én ting, der er helt afgørende, og som er ens i alle lande verden over, nemlig at de større byer og især hovedstadsområderne over en særlig tiltrækning på befolkningen. Det viser befolkningsudviklingen i samtlige hovedstæder på trods af alle reguleringer, på trods af alle indgreb. Det er en naturlov, der her virker, og den kan ingen lovgivning ændre. I Moskva, som var planlagt til 5 millioner indbyggere, har man jo helt andre metoder for arbejdsfordelingen og regler om, hvor folk må bo — og man kan håndhæve dem, hvad vi ikke kan i vort samfund. Men selv dér er man siden anden verdenskrigs afslutning nået op på 8 millioner indbyggere, 3 millioner mere end planlagt.

Jeg vil derfor gerne understrege så stærkt, jeg kan, at de større byer har en tiltrækning, som man ikke kan fjerne; det ligger i menneskenes natur. Derfor må vi forudsætte, at selv om der kommer en stor udvikling ude omkring i landet, vil København virke tiltrækkende, og der vil komme et stadig større antal indbyggere.

Endvidere stiller den moderne industri, som efterhånden er kommet ind på produktionsdeling, hvorefter de enkelte industrier ikke længere laver varen fra bunden, men leverer dele af denne, krav om en stærkt stigende erhvervskørsel, der også skal have sin plads. Det har meget stor betydning, for det spiller jo en rolle for prisen, hvis man kan spare tid med at transportere varerne fra den ene fabrik til den anden.

Det er lige så klart, at både erhvervs-

livet og den borger, der skal fra sit hjem og til sit kontor eller sin fabrik, har en interesse i en hurtigere, hyppigere og sikrere transport uden de forsinkelser, som man i dag er ude for, og som man må forvente vil blive større fremover. Det er dyrt for samfundet, det er dyrt for erhvervslivet, og det må være en offentlig opgave at forsøge at løse dette problem på den mest hensigtsmæssige måde.

Endvidere vil trafiktætheden — det viser tallene fra andre byer, hvor man har lavet tunnelbaner — medføre, at der sker en overflytning af passagerer fra den individuelle biltrafik til den kollektive trafik, når denne bliver i stand til at betjene borgerne bedre end i øjeblikket. Muligheden for at drage en væsentlig del af dem, der i dag bruger den individuelle trafik, over til den kollektive trafik, er simpelt hen baseret på, at man har et kollektivt trafiknet, der kan opfylde de fordringer, man med rimelighed kan stille til det.

Der er heller ingen tvivl om, at tunnelbanerne vil have større muligheder end overfladef trafikken for at forhindre de forsinkelser, man kender i dag i trafikken her i København og i alle større byer verden over. Jeg vil gerne understrege særlig stærkt, at det er en kendsgerning, som er bekræftet af alle de oplysninger, man har fra udlandet, at undergrundsbaner er den hurtigste bytransport, man har. Jeg kan henvise til den udtalelse fra formanden for London Transport til et af Londons blade, at undergrundsbanerne er billigere at anlægge end store og brede vejanlæg med tilsvarende parkeringspladser og parkeringshuse, og at de er en afgørende faktor for erhvervslivet i verdens største byer. Det var altså en udtalelse, der var fremsat af formanden for London Transport — vel nok det største transportselskab, man kender her i verden.

Man må på grundlag af en sådan spørge kritikerne af tunnelbanerne, hvorfor man i alle andre lande dels udbygger tunnelbanerne i de byer, der i adskillige år har haft tunnelbaner, dels bygger eller projekterer tunnelbaner i en række andre byer. Det er jo en kendsgerning, at der er en stigende trang til at bygge tunnelbaner, og hvorfor skulle København adskille sig så totalt fra alle andre byer af samme størrelse verden over, at det var forkert at bygge

[Stær Johansen.]

tunnelbaner her? Foruden de byer, der i mange år har haft tunnelbaner, har følgende byer i øjeblikket et byggeri af tunnelbaner i gang: Stockholm, Oslo, Hamburg, Rotterdam, Lissabon, Madrid, Rom, Milano, Budapest, Moskva, Leningrad, Toronto, Montreal, Tokyo og Melbourne. Endvidere er der fremskredne planer om tunnelbaner i følgende byer: Helsingfors, München, Marseilles, Lyon, Rom, Warszawa, Baltimore, Pittsburg, San Fransisco, Los Angeles, Boston, Philadelphia og Mexico City.

Hvad angår Los Angeles, som er en af de mest spredte byer i verden — den dækker et areal, der er næsten så stort som Fyn, hvorfor man egentlig ikke skulle tro, at forrentningen ville være særlig god — og hvor man vel nok har verdens bedste automobilveje ført ind til centrum af byen, kan jeg nævne, at man dér nu har vedtaget at bygge tunnelbaner, fordi man på trods af disse enorme motorveje, der har en kapacitet, som vi ikke gør os forestilling om herhjemme, ikke kan opfylde de krav, som befolkningen må stille til de kollektive trafikmidler. Det vil jeg gerne understrege. Disse eksempler viser jo, at kritikerne af tunnelbanerne i hvert fald ikke har kunnet gøre indtryk i de pågældende byer, og jeg mener derfor, at der skal en meget stærk bevisførelse til, for at man kan tilslutte sig den kritik af tunnelbanerne her i Danmark, der er blevet fremført fra enkelte sider.

Som sagt er min konklusion, at vi i udvalget naturligvis må gå meget grundigt ind på de kritiske bemærkninger, der er blevet fremsat, men at vi til gengæld også må se på udviklingen i udlandet. Det er jo også afgørende, hvad der skal sættes i stedet, hvis vi ikke bygger tunnelbaner, og hvad en sådan anden løsning vil koste. Så vidt jeg kan se af de undersøgelser, jeg har foretaget, vil det være næsten uoverkommeligt for samfundet at løse trafikproblemet ved motorveje og uden tunnelbaner.

Storkøbenhavn står jo over for en stadig udvidelse. Efter byplanlæggerens mening vil der i år 2000, altså om 35 år, være 2,5 mill. indbyggere, og selv om byplanlæggerne, efter min mening med rette, har lagt en række centre ud særlig mod vest og sydvest — centre, som heller ikke kan undværes — vil forbindelsen til disse centre

også medføre en trafik, der afgjort ikke bliver mindre end i dag. Enhver udvidelse af Storkøbenhavn vil forøge belastningen af city og stille krav om transportmuligheder ind til city. Jeg tror derfor ikke — der skal i hvert fald stærke beviser til, for at jeg vil være overbevist — at disse baner kan undværes.

Trafiktætheden er jo også i disse år steget meget. I Storkøbenhavn er antallet af automobiler og andre motordrevne køretøjer på 15 år vokset fra 35.000 til 150.000 — praktisk taget med det samme vejareal som for 15 år siden. Derfor kan jo enhver sige sig selv, at løsningen af Storkøbenhavns trafikproblemer er meget nødvendig, hvis ikke alting skal gå i stå med de deraf følgende vanskeligheder for erhvervslivet og for de borgere, der bor i Storkøbenhavn.

Jeg kan derfor på mit partis vegne udtale, at vi vil gå positivt ind i arbejdet i udvalget. Jeg håber, at vi dér kan få oplysninger, som vil være tilstrækkelige til, at det høje ting kan tage en positiv stilling til dette lovforslag.

Grethe Philip: Da mit partis ordfører, det ærede medlem fru Else-Merete Ross, på grund af sygdom er forhindret i at komme til stede, skal jeg nøjes med at henvise til hendes indlæg, da lovforslaget første gang var til første behandling.

Siden da er der kommet en del nye betragtninger frem, og ikke mindst i den allersidste tid har der været kritik fremme vedrørende tunnelbaneprojektet. Jeg skal ikke her komme ind på en vurdering af denne kritik, men blot sige, at det er et spørgsmål, vi må se nærmere på i udvalget. Det er klart, at dette store projekts gennemførelse må drøftes meget nøje, og at man også må være åben over for ny argumentation.

Jeg kan tilsige mit partis medvirken til en sådan åben drøftelse af problemet.

Arne Larsen: Allererst vil jeg takke den højtærede minister for den hurtige fremsættelse af tunnelbaneforslaget. Det bevirker, at vi i udvalget kan få mulighed for en grundig behandling af lovforslaget, og jeg tror, at en sådan grundig behandling vil blive nødvendig, idet vi jo kan konstatere, at der ikke er absolut enighed fra alle

[Arne Larsen.]

sider om dette forslag. Jeg er også glad for, at den højtærede minister ikke har ladet sig påvirke af den kritik, som modstanderne af tunnelbaneforslaget nu pludselig har mandet sig op til at præstere, skønt der jo har været rigelig tid til at fremsætte sine meninger. Ministerens forslag er efter min mening saglig rigtigt og bør gennemføres snarest.

Diskussionen om tunnelbanerne har jo stået på i mere end 25 år. Befolkningen i København har i mange år ventet på, at tunnelbanerne skulle blive en realitet, og folk undrer sig højlig over al den snak, der har været, og det ringe initiativ, som er udvist af både myndigheder og folket; så de er ved at miste troen på politikerne, såvel dem her i det høje ting som dem i de kommunale råd i hovedstadsområdet. Befolkningen tror ikke, at vi evner at løse storbyens trafikproblem. Og tror man nu virkelig, at man vedblivende kan holde storbyens befolkning hen med snak, forhale en tilfredsstillende løsning og lade det hele gå sin skæve gang? Nej, det kan man ikke tillade sig. Det vil være meget letsindigt, det vil være meget hensynsløst, og jeg havde nær sagt: det vil også være en forbrydelse mod menneskeheden — i hvert fald i København — hvis man ikke nu eller meget snart løser storbyens trafikproblem.

Flere kritikere, blandt andre det ærede medlem hr. Guldborg, påstår, at ligegyldigt hvad vi gør, så vil folk hellere køre i bil end med de kollektive trafikmidler, og de vil gøre det. Jeg vil påstå nej. Folk vil absolut ikke hellere køre i bil, i hvert fald ikke på den måde, som det sker i dag med lange ventetider, kødannelse, en omfattende og tidkrævende jagt på parkeringspladser, enerverende kørsel med et utal af færdselsuheld og meget andet. Nej, det, der sker, og det, der er sket, er, at folk bogstavelig talt er blevet tvunget til at forlade det kollektive trafikapparat og anskaffe sig eget køretøj. Naturligvis spiller velstands fremgangen ind her, men det er efter min mening i høj grad det, at vi har haft et utidssvarende trafikapparat, at vi har haft manglende trafikplanlægning, at vi har haft manglende samarbejde, det er alt det, der har bevirket, at folk har fundet, at den individuelle trafikløsning

var bedre egnet. Men nu i dag er denne løsning ikke længere tilfredsstillende, for nu er vi ved at nærme os det totale kaos, og derfor tror jeg, at det er på høje tid, vi får en tilfredsstillende løsning af storbyens trafikproblem.

Denne udvikling, vi er inde i, denne onde cirkel, skal brydes, det er i alle tilfælde mit partis ganske bestemte opfattelse, og jeg tror så ganske afgjort, at den københavnske befolkning er af samme opfattelse. Derfor må opgaven være at skabe et kollektivt trafikapparat, som både er bedre, billigere og mere behageligt at betjene sig af end bilen. Så vil bilen få andre opgaver for familien; så vil den blive brugt til kørsel over længere afstande, ud til sommerhuse, til familiebesøg og til ferie, og hvad man ellers vil kunne anvende dette udmærkede apparat til. Men som hjem-arbejdssted transportmiddel har den snart set sine sidste dage.

Vi er nu kommet dertil, at der må vælges. Enten må vi lægge hovedvægten på den kollektive trafik, eller vi må forudse det helt store trafikale sammenbrud. Indtil videre er den individuelle trafik blevet stærkt tilgodeset bl. a. igennem de nye store vejanlæg, som folketingsret har besluttet at gennemføre i København; jeg tænker her på motorgadernes indføring til centrum, Søgadering og meget andet, som vil give en endnu større mulighed for individuel trafik, men konsekvenserne bliver kæmpe-mæssige, meget dyre parkeringsanlæg og fare for at ødelægge vor bys city ganske eftertrykkeligt.

Skal denne udvikling yderligere forstærkes ved, at man eventuelt følger modstanderne af den kollektive trafik og ikke får gennemført en løsning bl. a. ved hjælp af tunnelbaner, som kan give befolkningen en hurtig og behagelig rejse mellem hjem og arbejdssted? Jeg vil advare meget stærkt herimod. Jeg har forstået på den højtærede minister og især på det, han fremførte under dette lovforslags sidste førstebehandling, at så vidt det er ham muligt, vil han prøve på at dele sol og vind lige, at han i og for sig vil lægge lige stor vægt på såvel individuel som kollektiv trafik. Jeg tror ikke, at dette synspunkt er rigtigt. Jeg tror, at vi nu må ændre billedet, og at vi må lægge hovedvægten på den kollektive

[Arne Larsen.]

trafik. Ellers får vi ingen løsning overhovedet. Der skal en helhedsløsning til, der skal etableres et effektivt og snævert samarbejde mellem DSBs nærtrafik og den øvrige kollektive overfladef trafik, som må og skal fungere sammen til løsning af den fællesopgave, der hedder den mest hensigtsmæssige trafikafvikling.

For nylig har hovedstadskommunernes samråds trafikudvalg lagt sidste hånd på sin betænkning om hovedstadsområdets kollektive overfladef trafik, og her ser jeg, at man alvorligt bestræber sig på at samordne og løse dette problem, som også — vil jeg understrege — forudsætter et tunnelbanesystem i København. Det samme forudsætter Københavns sporvejs nye generalplan. Kunne vi få alt dette til at fungere efter en helhedsløsning og en helhedsplan, havde vi nået det helt ideelle.

Spørgsmålet om byplanlægning er også overordentlig vigtigt, og vi må naturligvis opbygge vort trafikapparat efter de retningslinjer, som her opstilles. Der skabes nye boligområder. Især er der planlagt nye store og omfattende boligområder på Amager og andre steder. Der er store nye boligområder i omegnskommunerne, i forstæderne, der opstår nye industrikvarterer, vi har havneproblemet, vi har lufthavnsproblemet. Alt dette er sider af den samme sag, som må med ind i den trafikale helhedsløsning.

Om dette helhedssyn siger kontorchef Lemberg i dag i en kronik i Politiken, som jeg beder den højtærede formand om tilladelse til at citere:

„En rationel overvejelse af tunnelbaneanlæg i København må tage udgangspunkt i, at tunnelbanerne må være et led i et transportsystem efter en helhedsplan, der tillige omfatter de ydre S-baner, den kollektive overfladef trafik med sporvogne og busser — om nogle år kun busser — varetransporterne, den individuelle biltrafik, cykeltrafikken og fodgængertrafikken. Ingen af disse elementer kan undværes i en samlet trafikløsning — men de er langtfra alle lige egnede til alle opgaver. Det gælder derfor om at tillæggelægge såvel transportnettet som trafikbetjeningen sådan, at de understøtter grundlinjerne i byplanlægningen, og at

der fremkommer en arbejdsdeling, som er hensigtsmæssig for trafikanterne, skånsom for byens arkitektoniske og miljømæssige værdier og økonomisk for såvel trafikanterne som skatteyderne.“

Jeg synes, det er et særdeles fornuftigt helhedssyn, der her lægges frem, og jeg er helt enig i dette synspunkt.

Lovforslaget, som den højtærede minister har fremsat, går i øvrigt ud på, at der skal bygges et antal tunnelbanestrækninger eller etaper i forbindelse med det eksisterende eller planlagte S-banenet. Første etape skulle være Køgebugtbanens indføring under Vesterbro via Hovedbanegården, Rådhuspladsen, Højbro til Kgs. Nytorv, og denne strækning skulle påbegyndes i finansåret 1967-68. Tidspunktet for de øvrige etapers gennemførelse skal fastsættes ved særlig lov. Jeg synes, det er et særdeles fornuftigt synspunkt, som her er nedlagt i lovforslaget, at man må og bør koncentrere sig om én strækningens udbygning ad gangen, herved fås den største og hurtigst mulige nyttevirkning af de investerede penge; man kan koncentrere arbejdskraft, teknikere o. s. v. om udbygningen af enkelte strækninger, sådan at vi går planmæssigt frem. Det betyder også, at vi så kan få tid til at overveje, hvad der skal blive etape nr. 2, og hvad der skal blive etape nr. 3.

Det tjener næppe noget formål at beskæftige sig særlig indgående med, hvilke etaper der skal udbygges, hvilken etape der skal være nr. 2, og hvilken der skal være nr. 3. Men jeg vil gerne pege på i alle tilfælde to strækninger, som er ret aktuelle, og som vil blive endnu mere aktuelle, når første etape er bygget.

Det er for det første den, man kalder Nørrebro-linjen. Det er måske nok et forkert udtryk, for det drejer sig egentlig om Farumbanens indføring til city, til centrum, eller Farumbanens kontakt med det eksisterende S-banenet. I dette nordvestlige område af København, som tidligere har været meget dårligt trafikbetjent, har vi en stor koncentration af boliger og industri, og det er ganske klart, at dette område, så snart som det overhovedet er gørligt, må i en trafikmæssigt god forbindelse med den øvrige del af byen. Som det er i øjeblikket, er det meget utilfredsstillende.

Den anden strækning, som vil blive

[Arne Larsen.]

aktuel, er naturligvis en forbindelse til Amager, hvor der jo i de kommende år vil ske ikke så helt lidt — jeg har tidligere omtalt de store nye boligområder. Måske skal havnen engang flyttes til Østamager, lufthavnen skal udbygges, og vi skal have broforbindelse via Saltholm til Malmø. Det er bare ikke nok at lave disse ting, det er også nødvendigt samtidig at lave et ordentligt trafikapparat, sådan at disse ting kan komme til at fungere, som de skal fungere. Derfor bliver Amagerforbindelsen nok en af dem, som vil komme meget i forgrunden, når vi har bygget første etape.

Inden vi dog går videre og bestemmer os for, hvilken etape vi vil udbygge, tror jeg, det vil være nødvendigt med en tilbundsående undersøgelse af hele trafikproblemet, hele trafikbehovet. Der må efter vor opfattelse foretages en trafikanalyse af meget omfattende karakter. Vi mangler en sådan. Kommune og stat må her samarbejde, sådan at vi kan få et virkeligt overblik; vi har ikke et sådant for øjeblikket. Men disse undersøgelser og prognoser er naturligvis ikke nok. Også dette spørgsmål har kontorchef Kai Lemberg beskæftiget sig med i kronikken i dag i Politiken, og jeg beder om tilladelse til endnu et citat, hvori kontorchefen siger:

„Til det analysearbejde, som må gå forud for en sådan helhedsplanlægning, hører som et vigtigt led trafikprognoser. De må baseres på udviklingstendenser for Storkøbenhavns befolkning, erhvervsliv og trafik såvel som på erfaringer fra andre byer rundt om i verden. Men bortset fra farerne ved at drage analogi-slutninger må man holde sig én vigtig ting for øje: prognoser er ikke en slags matematisk bevisførelse for, at sådan skal udviklingen gå. Somme tider er deres bedste anvendelse at være et skræmmebillede på, hvad der kan ske, hvis de besluttende myndigheder forholder sig passive og bare lader udviklingen gå sin gang. Lige så vigtig som prognoserne er derfor et program for, hvordan man aktivt vil påvirke den fremtidige trafiks omfang gennem tilrettelæggelse af bosætning og placering af erhverv, og et program for, med hvilke transportmidler

man vil betjene den trafik, der skal komme.“

Jeg synes også, at det i høj grad er et svar til det ærede medlem hr. Guldberg, som jo netop var inde på misbruget af prognoser. Prognoser er altså noget, man også kan bruge til at forme en bestemt udvikling, når man har et program for en udvikling.

Endvidere er der spørgsmålet om anlægstiden, som jo i henhold til teknikerudvalgets betænkning forudses at blive 25 år. Jeg vil sige, at mit parti er ikke tilfreds med, at vi skal have en anlægstid for tunnelbanerne på 25 år. Den må forceres meget stærkere; vi må have en anlægstid, som kommer ned på rundt regnet det halve. Det mener vi er nødvendigt for at få en hurtig og effektiv løsning af problemet. Der kan selvfølgelig være problemer i forbindelse hermed, det er klart, men regering og folketing må her sætte alle deres kræfter ind for at løse disse spørgsmål.

Der er også et problem med hensyn til de bevilgende myndigheder og de penge, der skal stilles til rådighed. I tilfælde af, at anlægstiden nedsættes, må man jo sætte bevillingerne op i hurtigere takt; og det mener vi også bliver nødvendigt.

Der er gjort forskellige kritiske indvendinger af det ærede medlem hr. Guldberg, som bl. a. hævdede, at hvis vi fik tunnelbane i København, fik vi flere arbejdspladser i city, og så fik vi altså en overfyldning af city, som ikke var ønskelig. Hvem kan med sikkerhed garantere for noget sådant, og hvem kan ikke? De kommunale myndigheder, byplanmyndighederne, kan dog sætte visse grænser for, hvor stor en erhvervsudvikling der må og skal finde sted i et bykvarter.

Det ærede medlem påstår også, at det ikke er ønskeligt, at København bliver større, end den er. Det er jo også en påstand. Hvorfor skal København ikke være større, end den er? Vil det ærede medlem hr. Guldberg da fysisk forhindre københavnernes i at formere sig, i at blive flere, end de er? Det tror jeg vil være ganske umuligt for det ærede medlem. I øvrigt ved jeg ikke, hvordan man i det hele taget vil forhindre, at en by udvikler sig. Er det meningen, at der skal lægges hindringer i

[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. Stæhr 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 behandledes 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-

[Rimstad.]

havnske nærtrafik. Vi kan ikke forestille os, at den fra S-banetraffikken kendte „fri profil“ og det tilsvarende rullende materiel med den forhåndenværende sporvidde, hastighed, acceleration og vognindretning kan være det ideelle for tunnelbaner. Efter vor opfattelse må det være både for kostbart og for uhensigtsmæssigt at lægge vor kun lidet moderne S-baneudformning ned i tunneler under de dyreste arealer og bygninger i vort land. Det kan dog vist kun de samme folk finde på, som i sin tid, omkring 1930, forlangte Lille-Bæltsbroen bygget alene som jernbanebro og samtidig henviste bilerne til de eksisterende færgeruter.

Jeg har sagt det før, men vil gentage det her: den tanke at lade statsbanerne løse Københavns interne trafikproblemer kan ikke være rigtig. Det vil blive til jernbaneløst i, under og over gaderne, men det, der er brug for, er moderne, hurtige trafikmidler, der måske tager deres udgangspunkt i hurtigsporvogne, men absolut ikke i de togtyper, som er statsbanernes.

Endelig har vi spørgsmålet om disse anlægs finansiering, også om finansieringen af tunnelbanernes drift. Efter lovforslaget skal staten afholde $\frac{3}{4}$ af udgifterne, mens de implicerede kommuner tilsammen afholder $\frac{1}{4}$; samtidig skal staten betale det fulde driftsunderskud. Vi kan ikke forstå, at staten skal tage initiativet i denne storkøbenhavnske opgave, som efter vor opfattelse i hovedsagen bør løses fra kommunal side. Man kan i den forbindelse ikke sammenligne de store broprojekter, Limfjordstunnelen og motorvejene med dette forslag. Medens de første indgår som led i fjerndistancetraffikken, drejer det sig her udelukkende om at løse et lokalt problem. Hvis skatteyderne uden for Storkøbenhavn føler sig brøstholdne over den tanke, at de skal være med til at betale, hvad københavnernes daglige kommunikationsbehov koster, er det efter vor opfattelse med rette.

Vi kan derfor resumere vor stilling til dette lovforslag således: vi mener, at den linjeføring og i det hele taget det kommunikationsprincip, nærværende lovforslag sikrer den højtærede trafikminister bemyndigelse til at gennemføre, bør overvejes endnu en gang, før man træffer endelig beslutning, idet det er vor opfattelse, at projektet

hviler på urigtige forudsætninger for den kommende udbygning af hovedstaden.

Vi mener videre, at den valgte banetype er forkert, og anbefaler, at man gennemdrøfter spørgsmålene med udenlandske eksperter for at sikre sig, at ikke ensidige statsbanesynspunkter vil blive de afgørende.

Endelig kan vi ikke medvirke til gennemførelse af det foreliggende lovforslag, såfremt den foreslåede finansiering, 75 pct. til staten og 25 pct. til kommunerne, skal gennemføres. Vi mener, at københavnske tunnelbaner i hovedsagen må være et kommunalt anliggende, i hvilket statens rolle bør indskrænkes til at være koordinerende.

Diderichsen: Det er måske lidt dristigt af mig at tage ordet i denne sag, som kræver så megen teknisk viden, og jeg beder de tilstedeværende ærede medlemmer om at opfatte de følgende bemærkninger som nogle synspunkter fremsat af en interesseret borger og bygget på daglig erfaring.

Det er klart, at enhver, der færdes i København til daglig, er vidne til det truende trafikkaos eller trafiksammenbrud, som man må forvente vil indtræffe, hvis ikke der gribes kraftigt ind i løbet af forholdsvis kort tid. Hovedformålet med trafikken i en storby som København, og vel for øvrigt overalt, er at bringe byens og omegnens borgere — og ikke mindst tænker jeg på familierne — på en betryggende og bekvem måde fra den ene bydel til den anden. Borgerne bør kunne føle, at der virkelig bliver gjort noget for, at deres transportforhold kan formes på en bekvem, behagelig, betryggende måde og en måde, der tager videst muligt hensyn også til hygiejniske forhold og til folkesundheden. Det betyder ikke så lidt for de tusinder af borgere i København, som hver dag må færdes med de offentlige transportmidler, at disse er formet på en sådan måde, at man kan føle en smule hvile og afslappelse fra det stress, det pres, som mange udfører deres arbejde under, og det er ganske klart, at navnlig den kollektive trafik må spille en meget afgørende rolle i denne sammenhæng for os almindelige borgere.

Desuden er det klart, at også for erhvervslivet er gode transportforhold en forudsætning for trivsel og fremgang. Jeg har hørt

[Diderichsen.]

en historie om en københavnsk erhvervsdrivende, som skulle have anskaffet sig 25 pct. flere biler; en ven af ham spurgte, om han nu havde 25 pct. mere omsætning, og så svarede han, at det var der ikke, omsætningen var den samme, men på grund af trafiktheden og presset i gaderne varede det så meget længere at få den samme omsætning bragt ud. Det viser jo, hvor meget der står på spil for erhvervslivet med henblik på disse trafikproblemer.

Nu forekommer det mig og liberalt centrum, at tunnelbanen har sin nødvendige plads i det samlede trafikbillede, men det er lige så klart, at tunnelbanens funktioner i den samlede trafik nøje må defineres, og der kan vel ikke være tvivl om, at hovedmålet med anlæg af tunnelbaner må være netop dette at bringe trafikanterne på de lange strækninger så hurtigt og så bekvemt som muligt til de for dem væsentlige steder, altså først og fremmest fra deres bopladser til arbejdsstedet og tilbage igen.

Som den ærede ordfører for det konservative parti, hr. Stæhr Johansen, har fremhævet, er der vist endnu ikke opfundet noget trafikmiddel, som kan løse denne opgave navnlig på så hurtig en måde, men velsagtens også på så bekvem en måde som tunnelbanerne. For at tunnelbanen skal kunne være et sådant praktisk og nyttigt led i den samlede trafik, er det klart, at tunnelbanenettet må forbindes med S-banenettet, som fører folk fra omegnskommunerne ind til deres arbejdssted og omvendt, og derfor må der, som lovforslaget også forudsætter, skabes en nøje forbindelse mellem de to net.

Hvad angår de indvendinger, som navnlig af det ærede medlem hr. Guldborg er rejst imod at bygge tunnelbaner, er disse utvivlsomt værd at overveje, og man skal ikke skride til værket overilet — hvis der i denne sammenhæng kan være tale om overilelse, da det nu har været så længe, inden man overhovedet kom så vidt som til at fremsætte lovforslag.

Jeg er ikke sikker på, eller rettere sagt, jeg tvivler ikke om, at det er rigtigt, at tunnelbanerne ikke i væsentlig grad vil aflaste gadetrafikken. Men det betyder jo ikke, at man derfor kan lade være med at

bygge tunnelbaner, for det, det drejer sig om med tunnelbanerne, er vel i og for sig en helt anden form for trafik, det drejer sig om et helt andet trafikpublikum end det, der gør gadetrafikken så presset, først og fremmest bilerne.

Med hensyn til spørgsmålet om, hvorvidt anlægget af tunnelbaner til den indre by og gennem den indre by vil medføre uheldige virkninger for den indre by, så er her utvivlsomt et vægtigt argument, som nøje må overvejes; men så vidt jeg kan bedømme den slags ting, tror jeg ikke, faren er så stor for, at der skabes yderligere pres på den indre by. Som det blev sagt af, det var vist også det ærede medlem hr. Stæhr Johansen, vil city altid virke dragende på mange mennesker, og der er en lang række funktioner, som vedblivende vil have deres plads i city. Det er jo heller ikke meningen og ikke ønskeligt, at city skal blive en død bydel.

Derfor, selv om jeg har sympati for og godt forstår tankerne om, at man ikke bør presse nye virksomheder ind i den indre by, og i og for sig også helst så en vis udflytning fra den indre by, således at den mere kunne blive boligkvarterer, et sted for administration, universitet og andre kulturinstitutioner, hvorved man kunne bevare den gamle by også æstetisk set, byhistorisk set, så tror jeg alligevel ikke, at anlægget af de foreslåede tunnelbaner ville skabe et så nyt, et så stærkt forøget pres på den indre by, at man af den grund virkelig behøver at nære ængstelse. Vi har da også igennem fredningsloven betydelige muligheder for at imødegå sådanne farer.

Jeg synes altså, at det vigtigste i og for sig er, at nu må der tages fat, nu må det ske, men på den anden side må dette også ske med åbenhed over for udviklingens muligheder. Dette standpunkt fører mit parti til det synspunkt, at vi skal begynde at bygge den ene, den førstnævnte, tunnelbane så hurtigt som muligt, men forbinde denne tanke med en åbenhed over for andre muligheder, som de nærmeste år ville kunne opvise, og som kunne gøre det nødvendigt og påkrævet at foretage væsentlige ændringer i den større plan, som lovforslaget indeholder.

Tunnelbanerne løser jo ikke alle problemer, men tunnelbaner må forbindes med

[Diderichsen.]

mange andre projekter som motorgader, og eventuelle utraditionelle løsninger må undersøges, f. eks. den i den senere tid omtalte Allweg-bane. Jeg vil dog gerne allerede her gøre opmærksom på, at man også må tage væsentlige æstetiske hensyn, og en sådan overfladebaneform vil dog på meget afgørende og uhyggelig måde ændre bybilledet til skade for den traditionsrige, skønne by, vi lever i. Hvad der derimod kommer i jorden, skæmmer jo ikke nogen steder.

Derfor kommer vi til den slutning, at man nu så hurtigt som muligt skal begynde med det mest påkrævede tunnelbaneanlæg, den vigtigste strækning, og så koncentrere alle kræfter, både de økonomiske, de tekniske og arbejdskrafterne, om at fuldføre denne strækning så hurtigt som muligt. Det vil sige, at vi foreslår og gerne anbefaler, at man bygger den under lovforslagets § 1, stk. 1, nr. 1, nævnte strækning, nemlig indføring af Køgebugtbanen i tunnel under Vesterbro via Københavns Hovedbanegård til Højbro og Kongens Nytorv, går i gang med det så hurtigt som muligt og samtidig arbejder videre med andre undersøgelser, så at man kan tilpasse planerne til trafikens udvikling og til eventuelle nye kollektive trafikmidler, altså at man virkelig kommer ind på at benytte også de moderne midler, som det ærede medlem hr. Guldberg omtalte, moderne planlægningsprincipper, så der kan blive tale om, om jeg så må sige, en rullende udbygning.

Jeg vil, da talen nu er kommet på disse ting, spørge den højtærede minister, om der nogen sinde har været ordentlige undersøgelser med hensyn til muligheden for en større og mere rationel spredning af åbnings- og lukketider for kontorer og forretninger. For det er jo klart for alle, som færdes i en storby som København, at det er i de såkaldte myldretider, det rigtig kniber for gadenettet at tage trafikken. Mon der nogen sinde er gjort et forsøg på at vise, om man ikke ved en spredning af åbnings- og lukketider — der er jo mange kontorer, som ikke har så megen virksomhed udadtil f. eks. — kunne opnå at lette presset, i hvert fald om en foreløbig foranstaltning, således at så at sige myldretiderne blev spredt over flere af døgnets timer? Man kan jo iagttage i mange af døgnets timer i øvrigt, at gadenettet

fuldt ud kan optage den trafik, som melder sig.

Så vil jeg blot gøre en enkelt bemærkning om finansieringen og dér henholde mig til de bemærkninger, som kontorchef Lemberg i den allerede af den ærede ordfører hr. Arne Larsen nævnte kronik i Politiken i dag fremsætter, nemlig, at således som procenten er udregnet med 25 pct. for København og de andre kommuner og 75 pct. for staten, vil det betyde en udgift på ca. 25 øre om dagen for en gennemsnitsfamilie. Derfor mener jeg ikke, at udgifterne til de udgifter, som disse planer medfører, på nogen måde kan siges at virke forskrækkende og kræve tilbageholdenhed. Om hovedstadskommunerne skal betale 5 pct. mere eller mindre, er jo i lyset af ovenstående tal temmelig ligegyldigt, og det er beklageligt, at man så længe har måttet strides om dette emne. Jeg håber i hvert fald, at dette stadium i forberedelserne til tunnelbanen nu er overstået én gang for alle; det vil jo blive højt regnet et beløb på ca. 2 øre om dagen for befolkningen i hovedstadskommunerne og vel ca. 1 øre for befolkningen i den øvrige del af landet.

For øvrigt ville det være et urimeligt princip at komme ind på, hvis man sagde, at f. eks. Lille-Bæltsbroen skulle betales alene af indbyggerne i Fredericia, Middelfart og Kolding, og hvis man på samme måde anlagde en sådan lokal betragtnings- og trafikforholdenes udvikling med hensyn- tagen til mulige nye former for kollektiv trafik, og således at man stadig væk er i takt med de principper, som ligger til grund for den moderne, med forlov „rullende“ planlægning.

Liberal centrum vil derfor gå ind for lovforslagets tanke om anlægget af en tunnelbane i tilslutning til Køgebugtbanen som anført i § 1, stk. 1, nr. 1; og samtidig anbefale, at man jævnsides dermed foretager åbne og videregående undersøgelser af trafikforholdenes udvikling med hensyn- tagen til mulige nye former for kollektiv trafik, og således at man stadig væk er i takt med de principper, som ligger til grund for den moderne, med forlov „rullende“ planlægning.

Erhard Jakobsen: Jeg tror, at alle medlemmer i det høje ting med glæde har set, at der fra så mange sider uden for tinget er vist denne sag stor interesse. I omegnen har vi naturligvis med særlig interesse

[Erhard Jakobsen.]

fulgt diskussionen, fordi det i så høj grad har været hensynet til omegnsviklingen, der har præget den, men jeg tror dog, at der er visse skævheder at bemærke, hvad angår den retning, diskussionen har taget.

Det forekommer mig, at man allerede i én henseende er umoderne: jeg tror, at man allerede nu lægger for stor vægt på bolig-arbejdsstedtrafikken. Det tror jeg man gør specielt, når man sigter mod omegnen, idet det vel er rigtigt, at der er tale om nye, store centre, Høje Tåstrup, Lyngby o. s. v., i relation til handel og omsætning, men netop her gælder det vel, at der vil være meget lille grund til at betjene disse områder med en tunnelbane og føre tunnelbanen derud, for dér har man chancen for at lave de parkeringspladser, der skal til. I nye områder er der ingen undskyldning for ikke at lave det fornødne antal parkeringspladser, så dér er tunnelbanen af den grund ikke nær så påkrævet — heller ikke når det gælder arbejdsstedet — som den er, når der er tale om centrum, hvor det at indrette parkeringspladser ikke er noget økonomisk uoverkommeligt, men fysisk uoverkommeligt; det kan ganske simpelt ikke lade sig gøre, uden at man ødelægger værdier, som ikke bare er af økonomisk art.

Derfor tror jeg, at man, når man diskuterer, om tunnelbanenettet eventuelt skulle have en anden retning, kan lade de omtalte nye centre ude af betragtning, for dér vil andre trafikmidler, såvel kollektive som individuelle, være i stand til at klare opgaven.

Jeg mener tillige, at man i en anden relation lægger for stor vægt på bolig-arbejdsstedtrafikken og derved undervurderer noget andet. Mon der er ét æret medlem af det høje ting, der ikke på et eller andet tidspunkt er kommet for sent til toget eller til lufthavnen i Paris eller London eller et andet sted, fordi han ikke i tide kom ned i undergrundsbanen og tog den? Alle andre trafikmidler kommer uhjælpeligt for sent i alle store byer.

Vi får også efterhånden en betydelig bolig-lufthavntrafik, bolig-jernbanestationstrafik eller hotel-jernbanestationstrafik o. s. v.; det vil en by som København og et område som Storkøbenhavn i høj grad få med

industrivirksomheder, der har gæster fra udlandet o. s. v. Også her må vi være klar over, at det at gøre Storkøbenhavn tiltrækkende for folk fra omverdenen i høj grad har noget at gøre med, om disse folk ved en effektiv betjening hurtigt og bekvemt kan komme frem og tilbage til de steder, de skal. København er allerede i høj grad et internationalt centrum, og det tror jeg man i den forbindelse skal tænke meget på.

Den kritik, man nu hører, skal man derfor ikke benytte som grundlag for en tilbunds-gående undersøgelse af, om man måske hellere skulle lade tunnelbanerne gå mellem Tåstrup og Lyngby i stedet for at lade dem gå mellem forskellige dele af København — jeg indrømmer ganske vist, at en sådan bane måtte gå gennem Glad-sakse, og det ville jo være charmerende — men derimod tror jeg, der kan være grund til at overveje, om den nu omtalte tunnelbane på visse strækninger måske skulle have sine endepunkter skudt længere ud. Jeg kunne godt tænke mig, at det ikke længere var aktuelt at lade banen under Nørrebrogade ende på Nørrebro, men at man lod den ende f. eks. ude i Brønshøj, i Husum eller, hvem ved, måske i Glad-saxe. I alt fald kunne man lade den ende sådan, at man betjente større kvarterer, således at også de mennesker, som kommer med andre trafikmidler og med ikke-kollektive trafikmidler til stationen, kan benytte banen, fordi stationen placeres på et sted, hvor der er mulighed for at anlægge tilstrækkelig store parkeringspladser; det er der bestemt ikke på Nørrebro.

Derfor vil jeg tro, at vi skal give os tid til endnu at kigge på visse enkelt-heder, ganske vist i de store træk; men jeg er jo bange for, at nogen, pressen eller andre, nu skulle kunne tage denne kritik som udgangspunkt for at få forsinket hele historien. Her vil jeg være agtpågivende, for det kunne blive meget dyrt i relation til diskussionen om, hvor meget kommunerne og hvor meget staten skal betale; dette er jo bagatelspørgsmål sammenlignet med, at det hele skulle komme til at vente i 10 år. Så ville det mindste, kommunerne kunne slippe med at betale, blive kæmpebeløb i sammenligning med det største, man nu vil komme til at betale, hvis man bare begynder hurtigt.

[Erhard Jakobsen.]

Det er derfor vigtigt at begynde hurtigt. Og navnlig hvis nogen skulle tage kritikken som en kærkommen anledning til at skåne befolkningen for en udgift på 1.500-2.000 mill. kr. og derved unddrage sig den pligt, det er at sørge for løsning af dette store problem, så synes jeg, at alle vi, der sidder i det høje ting, har pligt til at træde op og gøre, hvad vi kan for at få sagen fremmet mest muligt.

Ministeren for offentlige arbejder (Lindberg): Jeg takker de ærede ordførere, der positivt er gået ind for dette lovforslag. Man har vel ikke vist det lige meget varme fra alle sider, men jeg har da forstået af den debat, der har været ført, både da vi drøftede sagen i maj måned i år og nu ved denne førstebehandling, at der er solidt flertal her i folketinget for at løse problemerne nogenlunde efter de linjer, som lovforslaget indeholder.

Det kan vel ikke undgås, at jeg ligesom nogle af de ærede ordførere er noget overrasket over den stilling, som partiet venstre indtager. Nu kunne jeg selvfølgelig undlade at gå ind på dette, fordi jo det ærede medlem hr. Guldberg har fremført en række betragtninger, som det ærede medlem hr. Stæhr Johansen så afgjort er gået imod, og så kunne man måske sige, at der ikke var så meget grund for mig til at beskæftige mig mere med det. Jeg sad imidlertid og fik den tanke eller overvejede den hypotese, hvordan det i grunden havde set ud i denne sag, hvis det havde formet sig så uheldigt, at vi havde en VK-regering. Så havde vi vel intet lovforslag fået frem, for det er vel ret utænkeligt, så diametralt modsat som disse to partier ser på denne sag, at der kunne være blevet enighed i en sådan regering om at fremsætte et lovforslag.

Nå, nu er det jo kun noget hypotetisk, så det skal jeg ikke dvæle for længe ved, men jeg må dog sige, at efter den udvikling, denne sag har været inde i, siden vi i 1961 vedtog en lov om nedsættelse af de to udvalg, virker det noget overraskende, at partiet venstre nu overhovedet ikke vil være med mere, men har taget den stærke stilling, at man helt afviser lovforslaget. Vel er det rigtigt, som det ærede medlem hr. Guldberg sagde, at det ærede medlem

hr. Enggaard ved behandlingen i maj måned havde mange indvendinger og mange forbehold over for lovforslaget; men det var dog ikke sådan, at det ærede medlem hr. Enggaard dengang tog afstand fra at gå ind i en positiv drøftelse af spørgsmålet om tunnelbaner.

Jeg forstår altså, at der er sket en stærk udvikling inden for partiet venstre i den sommer, vi nu har overstået. Man har vel ikke lov at antage, at det er den omstændighed, at de ærede medlemmer hr. Niels Westeby og hr. Diderichsen er udtrådt af venstre, der har gjort den store forandring, selv om man efter den anbefaling, som det ærede medlem hr. Diderichsen gav lovforslaget, måske nok kunne gøre sig nogle tanker i den retning. Man har vel heller ikke lov at antage, at det er spørgsmålet om finansieringen, som partiet venstre nu benytter som grund til at springe fra, for så vidt jeg har forstået, har partiet venstres repræsentant i det, vi kalder tunnelbaneudvalg nr. II, hvor man drøfter finansieringen, været indstillet på at være med til at gennemføre planen, blot med den forskel, at man ønsker, at kommunerne skal yde 30 pct. i stedet for 25 pct., og jeg synes, det ærede medlem hr. Diderichsen har så inderlig ret i, at det ikke kan være noget stort problem med disse 5 pct., så jeg vægrer mig ved at tro, at det er det, der har fået partiet venstre til fuldkommen at springe fra.

Det ærede medlem hr. Guldberg prøvede, efter min mening noget filosofisk, at rulle et billede op af, hvordan man skulle gå ind for en moderne planlægning. Det billede mindede mig i nogen grad om den diskussion, vi i sin tid havde om den jyske motorvej. Nu er jo den jyske motorvej og hovedstadens tunnelbane to vidt forskellige ting, men det ejendommelige i den sag var jo, at partiet venstre eller i hvert tilfælde store dele af partiet venstre mente, at der skulle anlægges en motorvej på et sted, hvor der overhovedet ikke er brug for den i dag, for, sagde man, der vil vokse noget op, når bare vi anlægger den dér — mens vi, som havde det store og afgørende flertal i det høje ting, hævdede, at det først fornødne dog måtte være at bygge en motorvej dér, hvor der er brug for den, dér, hvor man lider under alle vanskelighederne ved de dårlige vejforhold i dag. Det, som partiet venstre i dag går ind for,

[Ministeren for offentlige arbejder.]

minder mig altså om den situation, idet man nu siger, at vi må tænke i helt andre baner, vi må planlægge o. s. v.

Det ærede medlem hr. Guldberg sagde, at der ikke i city, i bykernen; blev mere plads, fordi man byggede tunnelbanen, og det er vel rigtigt; det bliver der ikke, medmindre man yderligere bygger parkeringspladser o. s. v. Men jeg kunne da meget vel tænke mig den mulighed, at man, efterhånden som der bliver flere og flere biler, simpelt hen må forbyde almindelig bilkørsel i city, altså forbyde al anden kørsel end erhvervskørsel og anden helt nødvendig kørsel, for det kan jo ikke være rigtigt, at vi har den situation i bykernen, at de, der står op kl. 5, har mere ret til at få en parkeringsplads end dem, der står op kl. 6, og man kan vel heller ikke i det lange løb have det sådan, at nogle skal have en parkeringsplads, hvis der er lige så mange, der ikke er plads til. Altså, det kan meget vel gå sådan, at der på et eller andet tidspunkt bliver så mange biler, der kører ind, at vi inden for det område simpelt hen må forbyde parkering. Kommer vi i den situation, hvad jeg altså meget vel kan tænke mig, ja, så får jo en tunnelbane dobbelt så stor betydning i dette city. Derfor synes jeg altså slet ikke, at de betragtninger, som det ærede medlem hr. Guldberg fremførte, var noget virkeligt argument for, at man skulle kunne undvære en tunnelbane.

Det er klart, at det ærede medlem har ret, når han taler om, at man må tage hensyn til fremtiden med lufthavnens placering, med den faste Øresundsforbindelses placering, med spørgsmålet om, hvor vi skal have banegård o. s. v. Det er helt givet, at sådanne hensyn må tages, og det er da også forudset i lovforslaget. Jeg vil dog gerne sige, at der ikke på nuværende tidspunkt er nogen som helst tanker om at flytte Hovedbanegården fra det sted, hvor den ligger i dag; det har tværtimod vist sig, at det var en ualmindelig rigtig placering på det tidspunkt, da man byggede Hovedbanegården. Der er altså slet ingen tanker i den retning.

Det lovforslag, vi behandler i dag, har jo den fordel, at man kun skal tage stilling til den første etape. Derfor har man netop alle muligheder for i den fremtid, vi

går i møde, at tage hensyn til den udvikling, vi er inde i. Når man når så langt, at man ved, hvor man skal placere lufthavnen, når man kommer så langt, at man ved, hvor man skal placere den faste Øresundsforbindelse, så kan man netop i det fremtidige arbejde tage hensyn til disse ting.

Til det ærede medlem hr. Arne Larsen vil jeg kun sige, at når jeg har sagt, at jeg mente, det ville være rimeligt at dele sol og vind lige mellem de kollektive trafikmidler og den individuelle trafik, så er det jo ikke at forstå på den måde, at jeg mener, det matematisk skal være sådan, at man ofrer nøjagtigt lige mange penge til hver side. Det, jeg har ment med den udtalelse, er, at man ikke alene kan satse på de individuelle trafikmidler, men at man må prøve at kombinere disse ting på en fornuftig og rimelig måde.

Det ærede medlem var jo også inde på spørgsmålet om linjeføringen for de næste etaper, og det er da klart, at der kan blive megen diskussion om, hvorvidt man skal foretrække den ene eller den anden som nr. 2 eller som nr. 3. Det må jo i nogen grad gå efter, som udviklingen går, og, som jeg sagde før, under hensyn til, hvordan man planlægger de andre store ting, der har forbindelse hermed. Jeg vil jo også gerne ligesom det ærede medlem have mulighed for at bygge tunnelbanen hurtigere end forudset i lovforslaget. Jeg tror desværre, at med alle de mange store opgaver, der ligger for — ikke alene inden for det område, som jeg repræsenterer, men inden for mange andre områder — bliver det meget svært både at skaffe kapital og at skaffe arbejdskraft, sådan at tempoet kan blive stærkere end det, der er forudsat i lovforslaget; men jeg har selvfølgelig ligesom det ærede medlem ønske om, at det kunne gå hurtigere end de 25 år, der er forudsat.

Til det ærede medlem hr. Rimstad har jeg ikke mange bemærkninger. Jeg har vistnok ved første behandling i maj måned sagt til det ærede medlem, at det jo ikke er sådan, at statsbanerne trænger sig på; det er ikke statsbanerne, der i og for sig har ønsket at være dem, der skulle drive tunnelbanerne; men sådan som det hele kom til at ligge, er der nok ikke andre muligheder. Jeg tror også, det er en fornuftig

[Ministeren for offentlige arbejder.]

foranstaltning, at man driver tunnelbanerne i forbindelse med S-banerne. Jeg forstod, det ærede medlem var utilfreds med det udstyr, S-banerne har. Det er statsbanerne også, kan jeg forsikre om, og så hurtigt, som vi kan få midler til det, er det jo også meningen at modernisere S-banerne, og den omstændighed, at statsbanerne skal drive tunnelbanerne, forhindre vel ikke, at man kan indrette vognene i tunnelbanen på en anden måde end i S-banerne.

Hvad finansieringen angår, ved jeg, det ærede medlem har den opfattelse, at det burde være Storkøbenhavn, der selv ordnede dette spørgsmål. Det er der ingen muligheder for. Man kan vel også stille visse paralleller op imellem dette og den måde, hvorpå man har ordnet store trafikopgaver andre steder; jeg tænker på Limfjordstunnelen, hvor jeg i en analyse for nylig så, at af de 29.000 køretøjer, man regner med i døgntrafikken går igennem den nye Limfjordstunnel, er der ca. 2.000, der vedrører fjerntrafikken. Der kunne man altså sige, at når de 27.000 vogne har forbindelse med selve byområdet, området oppe ved Storålborg, så burde denne egn betale noget. Jeg mener altså ikke, at de store trafikopgaver kan løses ved en finansiering efter den målestok, som det ærede medlem ønskede.

Det ærede medlem hr. Diderichsen rettede det direkte spørgsmål til mig, om der nogen sinde havde været gjort forsøg på at skabe mere afvekslende åbningstider og lukningstider for kontorer i København. Der har ikke fra lovgivningens side været gjort noget forsøg i den retning, men jeg har personlig interesseret mig en del for problemet, og jeg har også gentagne gange snakket med store erhvervsvirksomheder om det. Jeg tror, problemet er meget svært at løse. Det er jo sådan, at menneskene har det på den måde, at de gerne vil begynde nogenlunde samtidig og også gerne holde op nogenlunde samtidig. Jeg tror personlig, at der kunne nås en hel del med hensyn til at lette trafikken, hvis man virkelig fik en ordening, hvor man bare inden for en time lukkede med intervaller på et kvarters forskel; men jeg har altså indtrykket af, at det er meget vanskeligt. Jeg tror også, det vil være vanskeligt ad lov-

givningens vej at nå noget her; det var i så tilfælde heller ikke et område, der sorterede under mig. Jeg ved, at man inden for mange erhvervsvirksomheder har drøftet spørgsmålet, men vi har ikke inden for regeringen eller inden for lovgivningsmagten beskæftiget os dermed.

Ja, jeg vil endnu en gang takke for den saglige diskussion, der har været, og håbe på, at der i udvalget kan blive arbejdet på den måde, at vi i hvert fald i denne samling kan nå et resultat, for jeg tror ligesom det ærede medlem hr. Erhard Jakobsen, at det i virkeligheden haster med at få begyndt på løsningen af denne opgave, som vi nu har drøftet i 30 eller 25 år.

Guldberg: Den højtærede minister gjorde jo forskellige bemærkninger; en af dem var antydningen af, at der jo måske var en vis sammenhæng mellem den stilling, venstre har taget i dette spørgsmål, og den stilling, vi var inde på at tage i forbindelse med den jyske motorvej. Jeg vil sige, at der er sammenhæng. Det skulle der også gerne være. Det, vi kritiserer den højtærede minister for i denne sag, stemmer egentlig ganske godt med det, vi også blev uenige om i den anden sag.

Vort grundsynspunkt i disse ting er, at når man nu er enig om, at det er ikke rigtigt og ønskeligt at få halvdelen af Danmarks befolkning og halvdelen af alle arbejdspladser samlet så tæt som muligt omkring det centrum, som vi står på her, og at enten alle de mennesker, der skal leve med de vilkår, skal ligge og rasle frem og tilbage og bruge en forfærdelig masse tid til at køre i denne trængsel med deres biler, som de vil køre i, hvad enten det nu er sjovt eller ej, eller også at vi skal lægge et par milliarder ned i undergrunden, for at de kan komme frem og tilbage med sådan en rørpost — når vi nu er enige om, at det ikke er det, vi ønsker, hvorfor skal vi så, hver gang vi skal lave en lovgivning om trafikspørgsmål, hvor der er mulighed for at fremme en anden udvikling, så ikke benytte os af det? Det er vort grundsynspunkt.

Jeg kan godt forstå i og for sig, at den højtærede minister er blevet overrasket over udviklingen i denne debat; det er der vel mange der er blevet, fordi det har været god latin at sige: sådan er det nu engang,

[Guldberg.]

det kan ikke blive anderledes. Men sådan er det ikke, sådan har det bare været. Det er ting, vi har været bundet af. Hvis bilen var opfundet før byen, så havde byen jo aldrig set ud som den gør. Nu gik det omvendt, og så har vi altså fået problemerne, men vi er ikke bundet af dem mere.

De henvisninger, der blev givet til andre byer, kunne jeg ikke nå at få fat i; der blev lavet en ordentlig liste, og jeg nåede at høre i hvert fald et par ret store gode byer indimellem. Der skal dog være en vis rimelighed i disse sammenligninger, og en af dem vil jeg gerne have lov at tage frem, det var Los Angeles. Los Angeles er jo den typiske bilby, og det skulle altså være et hovedargument. Vi skulle sige, at vi ikke skal have jernbaner i København, men det er der jo ingen der siger; vi siger, at vi skal stoppe tunnelbanerne ved grænsen til den indre by, vi skal ikke lave tunnelbaner ind i den indre by og ødelægge denne. Heroverfor skulle modargumentet altså være, at man i Los Angeles, som er på størrelse med Sjælland, er kommet frem til, at selv om man har haft plads til bilerne i mange år, skal man nu også have jernbaner. Der er ingen, der siger, at vi ikke skal have jernbaner på Sjælland. Sådan kan vi jo spille med tingene.

Vi skal tage København, som den er. Vi skal tage stilling til, om det København, som vi kalder den indre by, skal skabes til et yderligere centrum, skal ødelægges af at samle arbejdspladserne sammen i stigende grad, uden at vi har nogen som helst chance for at forhindre det, når vi først er begyndt, eller om vi skal tilsigte en mere spredt udvikling, og den kan vi godt tilsigte for Københavns vedkommende vestpå, og vi skulle gerne samtidig gøre noget for, at det ikke alene blev en spredning i forholdet imellem København og omegnen indbyrdes, men også længere ud til det samlede land.

Nej, vor opfattelse er, at vi har fået en mulighed for at springe en hel epoke over i

udviklingen. Vi har fået en mulighed for at lære af andres fejl, og det eneste, der kræves af os, er at have lidt fantasi til at benytte os af det og i og for sig være villige til at tænke selv og ikke føle os bundet af, at alle de mennesker, som har arbejdet under andre forudsætninger og ærligt og redeligt derfor har bygget på dem, selvfølgelig må have en anden opfattelse i dag, så længe de bliver på de forudsætninger, de i sin tid har fået.

Stæhr Johansen: Det er ikke, fordi jeg vil polemisere mod det ærede medlem hr. Guldberg, for jeg kan da godt se, at en byspredning, som vi vel alle sammen i denne sal er enige om, vil være en fordel. Jeg mener blot i modsætning til ham, at foruden den naturlige byspredning og den spredning af industri og virksomhed over hele landet, der notorisk finder sted, er trykket på storbyen, på hovedstadsområdet, ifølge de erfaringer, man har alle steder rundt i verden, så afgørende, at man vil få en udvikling begge steder. De tal, som jeg nævnede, de prognoser, som vore byplanteknikere har beregnet, er jo prognoser, som i hvert fald hidtil har holdt stik, og derfor må man forudse den store samling omkring Storkøbenhavn. Det er jo også dér, de store forretningscentre viser sig. Det kan man jo bl. a. se med London.

Netop for at fremme den lovgivning, som det ærede medlem hr. Guldberg og som jeg for øvrigt også er tilhænger af, da lavede man efter krigen i London det 20 km grønne bælte om byen — dér måtte man ikke bygge — og så regnede man med, at man kunne tvinge erhvervslivet til andre steder i England. Man fik også noget flyttet, men uden om London har der rejst sig en række byer simpelt hen, som nu hører til London, hvorfor man har måttet ændre Londons forfatning for at få dem med ind. Det beviser, at man kan ikke standse strømmen imod storbyerne, og når man ikke kan det, må man jo gøre op med sig selv, at så må man løse problemerne for storbyen og altså også løse trafikproblemet.

[Stæhr Johansen.]

Jeg forstod ikke rigtig, at det ærede medlem hr. Guldberg afviste henvisningen til Los Angeles. Forholdet er jo netop det, at Los Angeles ville være en af de byer, hvor man ikke umiddelbart skulle tænke sig at man havde anvendelse for en tunnelbane, fordi man har vejanlæg, der er væsentlig bedre end noget andet sted, men også derovre — det er jo kun et enkelt eksempel i den kæde af andre byer, hvor man i øjeblikket udbygger tunnelbanerne — også derovre har man besluttet på trods af den spredte by at skabe en tunnelbane. Det ærede medlem hr. Guldberg må forstå, at min argumentation gik jo ud på, at i Europa, der har den gamle fæstningsby med den tætte beboelse, den meget snævre koncentration af indbyggerne, er det nødvendigt, at man har de fornødne transportveje ind til de steder, hvor borgerne virker, ikke mindst af hensyn til de mange, der af forretningshensyn og erhvervshensyn skal ind til deres. Det er altså en erfaring, at tunnelbaner er mere nødvendige i de tætbebyggede byer end i de spredte byer, og det var også derfor jeg brugte eksemplet med Los Angeles.

Til det ærede medlem hr. Rimstad har jeg bare et par enkelte bemærkninger.

Jeg mener ikke, man kan acceptere betegnelsen, at Storkøbenhavn på dette område er et „lokalt“ problem, og at dette problem skal løses lokalt. Forholdet er jo simpelt hen det, at igennem alle tider i Danmark har det været sådan, at jernbaner har været et statsanliggende, særlig da statsbanerne. Den højtærede minister har jo sådan set allerede svaret herpå og nævnt nogle eksempler på, hvordan man andre steder i Danmark nu bygger en række broer, en række tunneler, og vi har aldrig fra Storkøbenhavns side sagt, at det skal vi ikke være med til at betale. Der kommer man jo ind på betalingsproblemet, og her sagde det ærede medlem hr. Rimstad, at det var vist ikke helt rimeligt, at man andre steder i landet skulle være med til at betale for Storkøbenhavn. Nu er det jo ikke pænt at tale om penge; men når spørgsmålet er draget frem, vil jeg dog sige, for at der ikke skal være tvivl om det, at det er Storkøbenhavn, der betaler til andre dele i landet, men ikke

modtager noget andetstedsfra. Forholdet er simpelt hen det, at Storkøbenhavn sidste finansår betalte 2.300 mill. kr. i statsskat, og fik 800 mill. kr. i refusioner. Det område, der lå nærmest, var Fyn, hvor der var balance; dér fik man alt tilbage, hvad man havde betalt i statsskat. Men til de øvrige områder i landet yder Storkøbenhavn 1.500 mill. kr. hvert år: Jeg vil gerne understrege dette, ikke fordi Storkøbenhavn er ked af det, for det er naturligt, at det område, hvor erhvervslivet er koncentreret, betaler til steder, hvor indtægterne ikke er så store, men fordi det er kedeligt, at man så får at vide, at det er borgerne uden for Storkøbenhavn, der skal betale til Storkøbenhavn, når det i virkeligheden forholder sig lige omvendt.

Arne Larsen: Allerførst vil jeg takke den højtærede minister, fordi han så klart har tilkendegivet, at den kollektive kontra den individuelle trafik ikke skal gøres op i penge og ikke matematisk, men at man skal have en fornuftig afvejning af, hvad der bør sættes ind på det ene og på det andet område. Jeg er selvfølgelig glad for, at ministeren har den opfattelse, for så har vi ikke noget problem dér.

Til det ærede medlem hr. Guldberg har jeg lige en enkelt bemærkning. Det lyder så drastisk, når han siger, at der er nogle, der absolut vil have, at halvdelen af Danmarks befolkning skal bo i København. Det er der selvfølgelig ingen der vil. År 2000 har vi 6½ million indbyggere her i Danmark, hvis ellers forudsigelserne slår til, og deraf bor de 2½ million i det storkøbenhavnske område, så det er altså ikke halvdelen. Alligevel er det naturligvis en kolossal koncentration af mennesker. Men selv om vi kunne forhindre, at denne bykoles udvikle sig fra det, den er i dag, fra 1½ million til 2½ million i år 2000 — og jeg mener da også, at man bør gøre et og andet for at forhindre det gennem industrispredning, udflytning af administration o. s. v., hvilket selvfølgelig alt sammen er fornuftigt — har byen i dag med sin 1½ million indbyggere allerede et stort trafikproblem, hvorfor en tunnelbaneløsning allerede på nuværende tidspunkt vil være at foretrække fremfor det, vi har i dag.

[Arne Larsen.]

Jeg tror også som den højtærede minister, at man før eller senere når dertil, at hvis man ikke foretager sig noget, må man simpelt hen forbyde privat bilkørsel inden for en bestemt zone i den indre by, for ikke alene kommer der flere mennesker — og det kan vi måske gøre noget for at forhindre ved at sprede bebyggelse, industri o. s. v. — men velstanden stiger også og bevirker, at der kommer flere biler frem. Alene det vil betyde, at der med de 1½ million indbyggere bliver endnu større problemer i den indre by. Derfor kan jeg ikke se, at der er noget som helst, der taler for, at man skulle undlade at bygge tunnelbaner. Jeg finder, at de er særdeles påkrævede.

Ministeren for offentlige arbejder (Lindberg): Jeg vil gerne sige til det ærede medlem hr. Guldberg, at der vel ikke kan herske nogen tvivl om, at vi alle er interesserede i, at den koncentration, der finder sted i København, ikke bliver så stærk, som tilfældet har været tidligere. Nu har den igennem de senere år været aftagende, og den er det stadig væk; det er jo heldigvis sådan, at der opstår langt flere virksomheder ude omkring i provinsen, end tilfældet var bare for en 5-6 år siden.

Jeg har ikke samme tro som det ærede medlem på, at en tunnelbane i det indre city vil medføre en stærkt forøget koncentration; jeg tror ikke, at der vil ske nogen udvikling her. Men jeg mener, at der i forvejen er så mange mennesker, der skal derind, at vi skylder dem den service at have en tunnelbane. Jeg tror ikke, at man ved at undlade at bygge en tunnelbane i den indre by kan tvinge alt det, der findes dér, væk — det er vel nok dér, det ærede medlems synspunkt og mit er forskellige.

Men jeg ville gerne have klaret et andet spørgsmål. Det ærede medlem hr. Guldbergs udtalelser går jo ud på, at man ikke kan tiltræde dette lovforslag. Jeg vil gerne have opklaret, om det ærede medlem og hans parti gerne vil være med til at snakke om tunnelbane på andre linjer, når vi ikke taler om den indre by; jeg tænker på en eventuelt kommende lufthavn og andre steder, hvor der kan blive tale om tunnelbaner. Jeg vil i og for sig gerne have klaret, om det ærede

medlem og hans parti vil være med til at drøfte disse ting, for så er det da ikke sådan, at man fra partiet venstres side helt er gået imod tunnelbaner i Storkøbenhavn.

(Kort bemærkning).

Guldberg: Det er svært at besvare spørgsmålet, uden at svaret kan udlægges, for den højtærede minister sluttede jo med at sige, at så vil venstre dog ikke helt gå imod tunnelbaner i København. Jo, men vi vil da gerne være med til at drøfte en løsning af de københavnske trafikproblemer også jernbanemæssigt. Vi tror bare ikke på, at det er nødvendigt at lave tunnelbaner af den grund, men vi er da ikke allergiske over for en tunnel hist og her. Det er bare ikke det samme som at lave tunnelbaner, for det, folk forstår ved det, er en metro, et tunnelbanesystem med mulighed for at komme rundt til det meste af den indre by, så man kan køre fra bolig til arbejdsplads. Der siger vi nej. (*Ministeren for offentlige arbejder [Lindberg]:* Det er rart at vide!).

Hermed sluttede forhandlingen.

Lovforslagets overgang til anden behandling vedtoges uden afstemning.

Ove Hansen: Jeg foreslår, at lovforslaget henvises til et udvalg på 17 medlemmer.

Uden forhandling eller afstemning vedtoges dette forslag.

Den næste sag på dagsordenen var:

Valg af 17 medlemmer til et udvalg angående forslag til lov om ændring i lov om offentlig forsyng. (Underholdshjælp i tilfælde af langvarig sygdom m. v.).

Valgt blev: *Niels Mørk, Albertsen, Nina Andersen, Bladt, Egon Jensen, Evald Kristensen, Camma Larsen-Ledet, Eigil Schytt, Søren Andersen, P. E. Eriksen, Nathalie Lind, Jacob Sørensen, Asger Jensen, Clara Munck, Vestergaard Poulsen, Grethe Philip og Gunhild Due.*

Den næste sag på dagsordenen var:

Valg af 17 medlemmer til et udvalg angående forslag til lov om ophævelse af lov angående pensionering af militæretaternes underklasser samt om invalideforsørgelse. (Ophævelse af den overordentlige invalidefond).

Valgt blev: Niels Mørk, Albertsen, Nina Andersen, Bladt, Egon Jensen, Evald Kristensen, Camma Larsen-Ledet, Eigil Schytt, Enggaard, Søren Andersen, Holger Hansen, Nathalie Lind, Clara Munck, Asger Jensen, Vestergaard Poulsen, Grethe Philip og Chr. Madsen.

Den næste sag på dagsordenen var:

Valg af 17 medlemmer til et udvalg angående:

Forslag til lov om ændring i lov om folkepension. (Forhøjelse af grundbeløb),

forslag til lov om ændring i lov om invalidepension m. v. (Forhøjelse af ydelser),

forslag til lov om ændring i lov om pension og hjælp til enker m. fl. (Forhøjelse af grundbeløb m. v.)

og

forslag til lov om ændring i lov om omsorg for invalidepensionister og folkepensionister. (Forhøjelse af beløb til personlige fornødenheder).

Valgt blev: Niels Mørk, Albertsen, Bladt, Evald Kristensen, Camma Larsen-Ledet, Th. Mikkelsen, Eigil Schytt, Astrid Skjoldbo, Søren Andersen, P. E. Eriksen, Holger Hansen, Jacob Sørensen, Clara Munck, Asger Jensen, Vestergaard Poulsen, Grethe Philip og Chr. Madsen.

Den næste sag på dagsordenen var:

Valg af 17 medlemmer til et udvalg angående forslag til folketingsbeslutning om en nærmere kontakt mellem folketingets medlemmer og den videnskabelige forskning [af Knud Bro m. fl.].

Valgt blev: Bomholt, Dupont, Lis Groes, Poul Hansen (Grenå), Horn, Niels Matthiassen, Orla Møller, Erling Olsen, Guldberg, Poul Hartling, Ib Thyregod, Kristen Østergaard, Knud Bro, Thestrup, Knud Thomsen, Helveg Petersen og Morten Lange.

Den næste sag på dagsordenen var:

Valg af 17 medlemmer til et udvalg angående forslag til lov om ændringer i lov om garantier eller lån til bygning af mindre fragtskibe.

Valgt blev: Johan Nielsen, Poul Dalsager, Dupont, Thomas Have, Bjørn Krogh, Hans Pihl, Robert Sørensen, Holm Tved, Conrad Kofoed, Niels Eriksen, Foged, Jens Frandsen, Fanger, Hindkjær Pedersen, Weikop, A. C. Normann og Vivike.

Den sidste sag på dagsordenen var:

Valg af 17 medlemmer til et udvalg angående forslag til lov om ændring af lov om særlig indkomstskat m. v. [af Axel Kristensen m. fl.].

Valgt blev: Ove Hansen, Holger Eriksen, Erhard Jakobsen, Egon Jensen, Hans Lund, Peter Nielsen, Erling Olsen, Carl Petersen, Axel Kristensen, Foged, Jacob Sørensen, Ib Thyregod, Haunstrup Clemmensen, Juul Madsen, Niels Ravn, A. C. Normann og Ømann.

Første næstformand (From): Der er ikke mere på dagsordenen:

Medlem af folketinget Svend Haugaard har meddelt mig, at han ønsker til udenrigsministeren at stille følgende spørgsmål:

„Mener ministeren, at Danmark er medregnet blandt de 60-70 lande, som den amerikanske udenrigsminister, Dean Rusk, hævder går positivt ind for de amerikanske militæractioner i Vietnam, og i så fald, hvilke kommentarer giver det anledning til fra dansk side?“

Spørgsmålet vil blive optaget på dagsordenen for tingets førstkommende spørgetid.

[Første næstformand.]

Medlem af folketinget Børge Schmidt har meddelt mig, at han ønsker til justitsministeren at stille følgende spørgsmål:

„Har ministeren overvejet, om den senere tids stigning af færdselsulykkernes antal giver anledning til at tage spørgsmålet om indførelse af en fast fartgrænse inden for bymæssige bebyggelser i lighed med de regler, der gælder i visse udenlandske byer, op til undersøgelse?“

Spørgsmålet vil blive optaget på dagsordenen for tingets førstkommende spørgetid.

Efter at der er bevilget folketingsmand Finn Poulsen sygeorlov, har vedkommende gruppe udpeget Søren Andersen til i hans sted at indtræde i finansudvalget og Nybo Jacobsen til at indtræde i udvalget angående statsrevisorernes betænkning.

Disse medlemmer er herefter valgt.

I skrivelse af gårs dato anmoder handelsministeren om, at der må blive valgt et nyt medlem af folketingets sukkerudvalg i stedet for folketingsmand Carl Nielsen, der har ønsket at udtræde af udvalget.

Folketingets næste møde afholdes tirsdag den 9. november kl. 14³⁰ med følgende dagsorden:

1) *Første behandling af:*

Forslag til lov om uddannelse af lærere til folkeskolen.

2) *Første behandling af:*

Forslag til lov om højere forberedelseseksamen.

3) *Valg af 17 medlemmer til et udvalg angående:*

Forslag til lov om anlæg og drift af tunnelbaner i Københavns, Frederiksberg og Tårnby kommuner.

Angående folketingets arbejde de følgende dage i den pågældende uge henviste første næstformand (From) til den omdelte ugeplan.

Mødet hævet kl. 15¹⁷.

20. møde.

Tirsdag den 9. november kl. 14³⁰.

Formanden: Fra fiskeriministeriet er modtaget årsberetning vedrørende anvendelse af produktivitetmidlerne i finansåret 1964-65. Eksemplarer er omdelt.

Den 26. oktober anmeldtes her i tinget en forespørgsel til ministeren for kulturelle anliggender af Thisted Knudsen og Ninn-Hansen.

Det ærede medlem hr. Ninn-Hansen har nu meddelt mig, at han ønsker at træde tilbage som medforespørger, således at forespørgslen alene stilles af det ærede medlem hr. Thisted Knudsen.

I skrivelse af 5. d. m. meddeler folketingsmand Poul Schlüter, at han på grund af udsendelse i offentligt hverv ikke vil kunne give møde i tinget i perioden fra den 11. november til den 15. december d. å., hvorfor han anmoder om orlov og om, at stedfortræderen må blive indkaldt.

I skrivelse af dags dato meddeler folketingsmand Mohr Dam, der har haft orlov på grund af sygdom, at han fra og med i dag, tirsdag den 9. november 1965, at regne atter kan give møde i tinget.

Stedfortræderen pastor Johan Nielsens hverv som midlertidigt medlem af folketinget er herefter ophørt fra samme dato at regne.

Efter at hr. Johan Nielsens hverv som midlertidigt medlem af folketinget er ophørt, har vedkommende gruppe udpeget Mohr Dam til i hans sted at indtræde i udvalget angående forslag til lov om ændringer i lov om garantier eller lån til bygning af mindre fragtskibe. Den pågældende er herefter valgt.

Den første sag på dagsordenen var:

Første behandling af forslag til lov om uddannelse af lærere til folkeskolen.

(Lovforslaget (nr. 40) findes i tillæg A. sp. 525, fremsættelsen i tidenden sp. 81).