

[Undervisningsministeren.]

at følge det lidt ejendommelige forslag, at jeg, få måneder før jeg får et grundlag for en saglig indstilling, skulle skynde mig at tage stilling på et grundlag, der ikke foreligger.

**Lembourn:** Det var ikke mig, der påstod, at eleverne ikke kan skrive og stave ordentligt; jeg refererede en række læreres udtalelser. Når faget dansk er gået ud, skyldes det ikke et krav på grund af timetalsbegrænsning, men det skyldes det synspunkt, at man mener, at eleverne, når de udgår fra folkeskolen, kan tilstrækkeligt; man behøver ikke at arbejde videre med det. Men det fremgår altså af lærernes udtalelse, at dette ikke har været tilfredsstillende.

Jeg er da glad for at høre, at ministeren er enig med mig i den principielle indstilling, at man skal holde fast ved nogle almene fag; jeg kan bare ikke forstå, at man så ikke tager konsekvensen deraf og her fra talerstolen siger, at man har det standpunkt, at man vil arbejde for det, for konsekvensen af, at man — som ministeren selv er inde på — går ind for det almene, må være, at man fastholder så mange almindelige fag, som det nu engang er muligt inden for rammerne.

**Undervisningsministeren (K. B. Andersen):** Hr. Lembourn forfalder jo desværre tit til at generalisere meget stærkt. Vi ved, at det er noget, der kan ske for os alle sammen, og man skal vel passe lidt på med det. Man kan ikke sige, at det fremgår af lærernes udtalelser; det fremgår af nogle læreres udtalelser, bl. a. nok af udtalelser fra nogle af de lærere, der har færre timer end før — lad os nu endelig fastholde det. Men der er altså mange, der mener, det er rigtigt. Og det er principielt helt rigtigt, at man siger: når vi bygger på folkeskolen, skal vi ikke gentage de samme ting, når eleverne kommer ind i en videregående uddannelse. Det er den sikreste vej til at gøre dem trætte af deres uddannelse.

Det andet punkt, hvor hr. Lembourn også generaliserer, er hans udtalelse om, at når jeg nu er så glad for de almene fag, hvorfor så ikke tage konsekvensen og fastholde dansk. Jeg vil gætte på, at der er nogle i denne sal, som har været ude for,

skal vi sige dele af danskundervisning, der såmænd ikke var så voldsomt almene og så voldsomt kulturbærende — og det kan man stadig komme ud for. Jeg nævnte samfundsorientering, og der er andre ting, vi kan tage op, men altså, det lille praktiske spørgsmål om det er rigtigt at sige, at dansk er lært i grundlaget og derfor ikke skal gentages, dette kan slet ikke bære hele den vældige almene og kulturelle tempestorm, som hr. Lembourn lægger op til.

Hermed sluttede spørgsmålet, og spørgetiden var dermed til ende.

Den næste sag på dagsordenen var:

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

(Lovforslaget (nr. 25) findes i tillæg A. sp. 393, fremsættelsen i tidenden sp. 102).

Lovforslaget sattes til forhandling.

**Ove Hansen:** Det er tredje gang, ministeren for offentlige arbejder fremsætter lovforslag om tunnelbaner i Københavns, Frederiksberg og Tårnby kommuner. Det foreliggende lovforslag er i det væsentlige enslydende med de tidligere fremsatte, så jeg kunne i og for sig nøjes med at henvise til mine udtalelser ved de foregående behandlinger; men jeg vil alligevel gerne knytte nogle bemærkninger til det særdeles vigtige problem: tunnelbaner i hovedstaden og dens nærmeste omegn.

I sidste folketingsår var lovforslaget genstand for en indgående drøftelse og behandling i et folketingsudvalg, og jeg havde oprigtigt håbet og troet, at vi kunne være enedes om en løsning. Det blev desværre ikke tilfældet; bl. a. kunne venstres medlemmer af udvalget ikke tiltræde lovforslaget, og i et notat af 16. maj i år har venstres udvalgsmedlemmer nærmere redegjort for deres stilling til det.

I udvalget fik vi efter min mening et meget værdifuldt materiale, der understreger nødvendigheden af tunnelbaner i Stor-københavn, ligesom vi fra ministeren fik en redegørelse og kommentar til de indven-

**[Ove Hansen.]**

dinge, der dels i dagspressen, dels i forskellige artikler var fremført til ugunst for tunnelbaner.

Efter de oplysninger, vi fik i udvalget, blev min opfattelse af tunnelbanernes nødvendighed så afgjort styrket. En løsning af overfladefrafikken alene vil ikke være tilstrækkelig til at løse trafikproblemet i København. I løbet af et kortere åremål vil henved 2 mill. mennesker bo i København eller dens nærmeste omegn, og selv om flere virksomheder og butikscener rykker ud i omegnen, vil København efter min opfattelse fremdeles have et trafikproblem.

De kritiske røster, der tidligere har lydt mod anlæg af tunnelbaner, synes i nogen grad at være forstummet. Det er, som om det bliver mere og mere indlysende, at København i lighed med andre storbyer nødvendigvis også må have sin tunnelbane. Vi kan blot henvise til Oslo og til Stockholm, hvor man både bygger nye tunnelbaner og udvider bestående.

Jeg ser meget gerne, at vi under det kommende udvalgsarbejde kan komme til et resultat, kan enes om en løsning. Jeg mener, at vi simpelt hen ikke kan forsvare at lade problemet være uløst. Hvis det er rækkefølgen af anlæggene, der er forskellig opfattelse af, så lad os tale om det i udvalget.

Lovforslaget tager i første omgang sigte på, at Køgebugtbanen indføres i tunnel under Vesterbro via Københavns Hovedbanegård og Højbro til Kongens Nytorv. For de øvrige anlægs udførelse er rækkefølgen angivet i lovforslaget, men det er muligt, at rækkefølgen skal være lidt anderledes; tiden vil formentlig vise det. Mit parti er villig til at forhandle herom, men jeg må tilføje, at vi anser tunnelbanen for en nødvendighed.

Fordelingen af udgifterne ved anlæggene skal jeg ikke komme nærmere ind på her; det har tidligere været drøftet indgående. Ligesom tidligere foreslås også denne gang, at staten afholder 75 pct. af anlægsudgifterne og de kommuner, der berøres af anlæggene, de resterende 25 pct.

Mit parti vil være villig til at medvirke til en løsning, og jeg håber, at det denne gang må lykkes at komme til et resultat. Folketinget kan efter min opfattelse ikke

længere forsvare at lade dette problem ligge uløst.

**Guldborg:** Hr. Ove Hansen gav i sin indledning udtryk for, at socialdemokratiet betragtede tunnelbaneforslaget som en nødvendighed. Hvis jeg må tage det som udtryk for, at det samlede forslag er en nødvendighed, og specielt tage spørgsmålet om bygning af tunneler ind under City og ind under brogaderne med — det er jo dér, vi ikke er enige — så vil jeg sige, at hvis hr. Ove Hansen karakteriserer et sådant projekt som en nødvendighed, vil jeg karakterisere det som en pestilens. Jeg har den stik modsatte opfattelse på det punkt, og jeg mener ikke, at nogen af de sammenligninger, man har benyttet sig af, overhovedet har noget med sagen at gøre.

Fejlen er, at man går ud fra, at man gennem tunnelbaner skal skabe en detaljeret betjening ved hjælp af et forholdsvis stort antal Citystationer inde i Københavns centrum og langs brogaderne; men ser man på det, der henvises til i andre lande, er der ingen andre steder, man bærer sig sådan ad, hvis man da ikke har gjort det for mange år siden. På de steder, hvor man udvikler de nye jernbaneforbindelser til storbyerne, er der tale om helt andre afstande. Jeg husker, at vi under den sidste debat havde bl. a. San Francisco med som eksempel. Jeg har haft lejlighed til at sætte mig nærmere ind i det, der foregår derovre, og når man så får at vide, at det drejer sig om banestrækninger af en længde på 140 km — altså længere end fra København til Korsør — kan man jo nok se, at sammenligningen med, hvad man gør i San Francisco, ikke har meget med det problem at gøre, om man skal have en flok bybanestationer i Københavns City.

Det samlede, store forslag er efter vor opfattelse forældet. Det er helt rigtigt, at andre storbyer har været nødt til at have lignende anlæg, men vel også lige så rigtigt, at når de har fået det og har det i dag, er overfladefrafikken ikke blevet bedre, men den er såmænd mindst lige så slem og snarere værre. De har altså ikke fået løst deres problem. Enhver, der har prøvet at færdes i nogle af de byer, vil jo vide, at trafikteknisk er det forældet, økonomisk er

[Guldberg.]

det forældet; der er i virkeligheden overordentlig stærk tvivl om, hvorvidt det store projekt, hvis man påbegyndte det og fik det meget hurtigt færdigt — lad os sige til 1990, og det er jo optimistisk — om så det fra et økonomisk og trafikteknisk synspunkt overhovedet kunne bære sig, for så vidt angår City- og brobanelinjerne. Den anden side af det, den økonomiske, synes jeg også er meget væsentlig; det drejer sig jo her om anlægsarbejder på 2-3 milliarder kr., som man skal binde sig til og have med i programmet langt frem i tiden. Selv om vi kun holder os til det trafiktekniske område, er der væsentlig vigtigere uafklarede spørgsmål, som vi burde tage stilling til, og som det haster væsentlig mere med at få løst i stedet for at binde så store dele af vore investeringsmuligheder. Hvis vi havde en beskæftigelsessituation, hvor vi havde brug for beskæftigelsesplaner for fremtiden, kunne det måske være rart at have sådanne projekter liggende, og at de lå nogenlunde fast.

Når man har haft lejlighed til at sammenligne disse ting, kommer man til det resultat — det er i virkeligheden det, jeg er kommet til — at det, der har været mest populært, er den såkaldte slyngelinje, som skal gå mellem Hovedbanen og Østerport Station. Dens hovedfunktion vil jo i virkeligheden, så vidt jeg kan se, være at sørge for en nogenlunde god forbindelse mellem Christiansborg og Østerport Station, og vi synes ærlig talt, at selv om vi herinde kan være interesserede i det, skal man vist ikke ofre så mange penge på det.

Så er der yderbaneproblemet. Jeg tror, vi er enige om, at de ydre S-baner og de ydre linjer under alle omstændigheder skal laves først. Der kan komme nogle spørgsmål om deres indføring, og det er vi, som vi også har sagt i udvalget, villige til at snakke om.

Det væsentligste spørgsmål er efter vor opfattelse — vi skal jo ikke afvise, at vi er nødt til at gøre en hel del ved det københavnske trafikproblem — spørgsmålet om trafikken til og fra Amager, og på det punkt kan der vist ikke blive så forfærdelig megen uenighed, for det vil jo ikke være muligt at løse de problemer på anden måde end ved tunneler under Københavns havn, og skal man have det, må man da også hænge

et stykke tunnel i hver ende for at komme op på jorden igen. Så langt kan der ikke være så stor uenighed. Når vi taler om prioriteter og muligheder for, at vi kan finde hinanden, vil jeg da gerne sige, som vi har sagt i udvalget, at her er der et problem, hvis vigtighed vi erkender, og så vil vi gerne tilføje, at det ville efter vor opfattelse være helt uforsvarligt at vælge at lægge sig fast på en løsning med hensyn til Amagerforbindelserne uden at have løst to helt afgørende spørgsmål for trafikken i dette område. Det ene er spørgsmålet om lufthavnens placering, og det andet er spørgsmålet om de fremtidige Øresundsforbindelsers placering, derunder spørgsmålet om hvor jernbanetrafikken skal gå.

Med hensyn til lufthavnens placering er vi i den mærkelige situation, at vi ligger med forslag — så vidt jeg kan regne ud — om at skulle ofre 500 mill. kr. eller beløb af den størrelsesorden på nogle midlertidige lapperier på Kastrup lufthavn, samtidig med at vi alle sammen ved, at den skal flyttes, men ingen ved, hvor den skal flyttes hen. Og tager man Store Maglebyproblemet med i denne forbindelse, skal vi altså af midlertidige hensyn nedlægge noget, som vi egentlig gerne ville bevare, og som vi, når der er gået et passende antal år, må erkende alligevel ikke skulle have været nedlagt, men så desværre er blevet det. Det kan ikke være rigtigt at bære sig ad på den måde; i hvert tilfælde kan det ikke være rigtigt at tage stilling til det spørgsmål, vi her drøfter, uden at have fået det andet klaret.

For Øresundsforbindelsens vedkommende ligger det for mig lige så klart. Det er ikke bare et spørgsmål om, hvordan den forbindelse skal være, om den skal ligge mellem København og Malmø, om det skal være vej eller bane eller begge dele, men det er minsandten også et spørgsmål om, hvorvidt den trafik, der går gennem København, skal være en nord-sydgående trafik og belaste hele Boulevardbanen og hele det areal, vi har her, eller om man kan komme over til en anden ordning, hvor man går syd om København og har en øst-vestgående linje i stedet for. Disse ting er så afgørende, at vi må holde på, at det ikke vil være rigtigt at binde sig i disse spørgsmål uden at have klaret spørgsmålet om

[Guldberg.]

lufthavnens placering og spørgsmålet om Øresundsforbindelserne.

Jeg vil så gerne sige til den højtærede trafikminister, at jeg da meget vel kan forstå, at når man stiller et sådant krav op, som jeg mener er sagligt særdeles velunderbygget, at svaret så må blive, at det er vi ikke ene om at bestemme; det er vi ikke med lufthavnen, og det er vi ikke med Øresundsforbindelsen. Luftrummen griber ind i hinanden. Vi ved ikke engang, om vi bliver nødt til at flytte Kastrup lufthavn et helt andet sted hen, fordi svenskerne skal bygge en lufthavn i nærheden af Malmø. Selvfølgelig kan placeringen af lufthavnen ikke ske uden efter aftale med svenskerne, selvfølgelig kan vore Øresundsproblemer ikke løses uden aftale med svenskerne, men det synes jeg heller ikke man skal være så ked af.

Vi har i øjeblikket på andre områder nordiske problemer, og det kommende samarbejde inden for Nordisk Råd kan vel godt på visse punkter være belastet. Men selv om de handelspolitiske problemer måske kan komme til at volde lidt vanskeligheder, skille os lidt i en periode, har det altid været sådan, at de trafikmæssige, transportmæssige, forbindelser er mindst lige så vigtige og ganske overordentlig betydningsfulde for forbindelsen og forståelsen mellem to lande. Jeg så meget gerne, om den højtærede trafikminister ville benytte anledningen nu meget snart til at forsøge, om man ikke netop i lyset af det behov, vi i øjeblikket har for at styrke det nordiske samarbejde — det tror jeg vi har et behov for — kunne få en ordning og en aftale med den svenske regering om, hvorledes disse ting kan planlægges. For det må stå helt klart også på den anden side af Øresund, at Danmark ikke kan løse sine stor-københavnske problemer uden om Sverige. Jeg vil altså appellere til, at man tager dette spørgsmål op.

Ud over dette vil jeg, ligesom jeg har sagt det ved de to foregående lejligheder,

sige, at vi principielt er imod det store, udstrakte, detaljerede net, men vi kan godt se, at der er ting, vi skal have lavet — jeg har peget på nogle af dem — og det vil vi meget gerne forhandle videre om, når det nu bliver oplyst nærmere, hvordan man i kommunerne ser på spørgsmålet.

**Stæhr Johansen:** Som det allerede tidligere er blevet sagt, er det nu tredje gang, vi har en førstebehandling af dette forslag her i det høje folketing, det viser, at man ikke har været i stand til i udvalget at opnå enighed, men jeg vil dog have lov til at understrege, at det drejer sig om et meget stort område, og man har i udvalget måttet arbejde med mange problemer. Jeg lægger megen vægt på, at man kan opnå enighed i udvalget — kan man det, vil det have meget stor betydning.

I øvrigt kunne man jo nøjes med at hen-vise til sine tidligere bemærkninger, og jeg vil kun på mit partis vegne gentage, at vi er tilhængere af, at tunnelbaner bygges i København. Vi mener også, at det forslag, som foreligger fra teknikerudvalget, i store træk var et udmærket forhandlingsforslag at gå ud fra, men vi vil naturligvis ikke hænge os i prioriteringen af, hvordan anlæggene skal fremmes; det må dikteres af udvalgsbehandlingen med alle de oplysninger og indlæg, vi har fået at arbejde med.

Jeg vil gerne have lov til at slå fast så stærkt, som jeg kan det, at Storkøbenhavn i dag er trafikmæssigt underudviklet. Vi har med en storby på godt og vel 1,4 mill. ikke det trafiknet, der er nødvendig for at undgå forsinkelser. Med henblik på at for-mindske den tid, der medgår til transport imellem arbejdsstedet og boligen, er vort trafiknet ikke tilstrækkelig udviklet. Det er givet, at den kollektive overfladetrafik har haft visse forsinkelser også af økonomiske grunde. Det samme er tilfældet med S-banerne, som jo for længst er foreslået; der er for mig ikke tvivl om, at udbygningen af S-banenettet er adskillige år forsinket, ikke mindst når man tager i betragtning, at

[Støhr Johansen.]

den udvikling, der har fundet sted i Storkøbenhavn efter anden verdenskrig, har medført, at industrialiseringen er blevet spredt ud over meget større dele af Storkøbenhavn end før, at en hel del af storindustrien er blevet lagt ud i omegnskommunerne, og at der derved er kommet en pendultrafik, som man ikke tidligere har haft.

Det er ganske klart, at denne spredning af industrien har ændret bybilledet, men det har ikke betydet, at man derfor beskæftiger færre i den indre by. Forholdet er simpelt hen det, at de virksomheder, der flytter ud, bliver erstattet med kontorbygninger til administration, med butikker og med de serviceindustrier, som naturligt hører til i bymidten. Derfor har f. eks. City, som er Danmarks største koncentrerede arbejdssted, hvor der beskæftiges mellem 150.000 og 175.000 mennesker, stadig behov for trafikmidler, for at problemet kan løses.

Foruden trafikken mellem bolig og arbejdssted kommer så transittrafikken, som man regner med udgør omkring 20 pct. Og når man får den udbygning af Amager, som de store planer, der er vedtaget i København, går ud på, må man regne med, at der også herfra vil komme en transittrafik gennem den indre by og til den indre by, hvorved trafikbehovet øges væsentligt. I det københavn-frederiksberg-ske trafikelskab, altså sporvejs- eller nu nærmest busselskabet, har man i de senere år gennemført en rationalisering med busser; det giver kortere intervaller; men hvis den individuelle trafik vokser procentuelt på samme måde, som den har gjort i de senere år, vil jo netop disse overfladef trafikmidler blive vanskeligere stillet, hvis det ikke er muligt at flytte en del af trafikken ned i undergrunden.

Vi har i udvalget drøftet — og hr. Guldberg har jo været meget inde på det — spørgsmålet om en bedre forbindelse til Amager. Selv om hr. Guldberg i dag forekom mig lidt mere negativ, end vi ellers kender ham, tror jeg nok, at hans forslag er vel værd at overveje. Forholdet er det, at der på Amager nok bor flere mennesker end f. eks. oppe i Nordjylland, hvor man nu laver en tunnel under Limfjorden; der er jo en meget større trafik ind til arbejds-

stederne herovre, og derfor er jeg helt enig med hr. Guldberg i, at en bedre forbindelse til Amager er nødvendig. I dag har vi 2½ bro, hvis man regner omvejen derude ved Sydhavnen for en halv bro; ellers er der jo kun de to gamle broer, og enhver ved, hvor sårbare broer er, når trafikken er størst. Det er altså nødvendigt at tage Amager med ind i billedet, det tror jeg også udvalget er klar over, og under drøftelserne i de kommuner, der nu skal svare ministeriet angående spørgsmålet om Amager, har man været meget stærkt inde på Amagerproblemet, selv om man vel nok fortsat i Storkøbenhavn mener, at Cityproblemet trænger sig stærkest på, fordi det her kniber med at gennemføre den kollektive overfladef trafik.

Jeg mener altså, det vil være rigtigt nu at fortsætte undersøgelserne, også de tekniske undersøgelser, og overveje, om man skal ændre prioriteringsfølgen og flytte spørgsmålet om trafikken til Amager frem i første række. Jeg vil gå ganske fordomsfrit ind i denne drøftelse, for jeg erkender, at Amager er dårligt betjent, hvad trafikken angår, og med den store udvidelse af boligområder, der er planlagt, er det ganske klart, at den trafikmæssige underforsyning vil vokse væsentligt. Derudover er der så problemet med lufthavnen; men jeg vil dog understrege, at det er problemerne i forbindelse med afstanden mellem bolig og arbejdssted, der må være det afgørende; det er som sagt meget afgørende for Amager.

Nu kan man selvfølgelig, som hr. Guldberg gjorde, rejse det spørgsmål, om tiden er løbet fra tunnelbaner. Vi har jo i dette spørgsmål fået en række indlæg fra forskellige sider, særlig fra motororganisationerne. Jeg kan dog ikke sige, at nogen af dem har overbevist mig, især fordi man fra kritikernes side i væsentlig grad bygger på amerikanske undersøgelser, og byudviklingen i de amerikanske byer er jo væsensforskellig fra de europæiske byers alene af den grund, at vi har de gamle fæstningsbyer, de gamle tæt bebyggede byer, hvor det ikke er muligt at føre motorgader helt ind til City, hvad man som bekendt gør i de amerikanske byer. Jeg mener ikke, man helt kan sammenligne de amerikanske byer med de europæiske, men på trods af at Amerika har meget bedre motorveje,

[Stærk Johansen.]

er dog en udbygning af tunnelbaner ikke alene under overvejelse, men i flere byer ved at ske, og visse steder har man planlagt nye tunnelbaner, f. eks. i Los Angeles.

I Europa er tunnelbanenettet under udbygning i praktisk talt alle større byer i øjeblikket. Hvis vi ser på dem, vi har nærmest, og hvis problemer vi kender — de er jo næsten de samme som hos os — nemlig Stockholm og Oslo, så ser vi, at Stockholm allerede har indviet sin tunnelbane for nogle år siden, og siden vi havde lovforslaget til behandling sidste år, har man udvidet den yderligere, og Oslo har netop i dette år indviet sin nye tunnelbane. Alle erfaringer deroppefra går ud på, at det har været til stor hjælp for byens trafik, at man har fået denne undergrundsbane; ja, jeg kan endda sige — nu har jeg været så heldig at være med til indvielsen af denne bane — at man direkte understreger, at det havde været en katastrofal situation for trafikken særlig i Oslos indre, hvis man ikke havde fået den.

Erfaringen fra udlandet understreger altså, at tunnelbanerne i de europæiske byer er under udbygning i et sådant omfang, at man vel ikke har lov at sige, som nogle har sagt — i hvert fald uden for dette ting — at tiden er løbet fra tunnelbanerne.

Men det er klart, at det drejer sig om nogle meget store investeringer, deri har hr. Guldberg fuldstændig ret. Derfor må sagen naturligvis også overvejes meget nøje, og når det drejer sig om at vælge, hvilken del af banerne man skal bygge først, må ikke mindst de hensyn, som man har prognoser for, veje tungest, og det vil vi fra mit partis side se uhyre fordomsfrit på.

Når dette er sagt, vil jeg alligevel sige, at mit parti naturligvis i udvalget vil medvirke til at gennemføre nogle tunnelbaner i København, og jeg vil samtidig udtrykke håbet om, at vi må nå frem til en løsning i dette folketingsår, fordi den er så påtrængende nødvendig og så afgørende, ikke alene for borgernes transport mellem bolig og arbejdssted, men også for den produktion, der foregår i hovedstaden, hvor jo alligevel 53 pct. af de virksomheder, der har over 5 medarbejdere er placeret. For denne produktions gennemførelse på

den mest rationelle måde er trafikspørgsmålet så afgørende, at jeg som sagt håber på et resultat i dette folketingsår.

**Else-Merete Ross:** I udtrykket „alle gode gange tre“ ligger der efter min opfattelse et håb om, at noget, som ikke er lykkedes de to første gange, så vel kan lykkes tredje gang. Selv om mit parti ikke kan gå ind for lovforslaget i dets helhed, er vi meget interesserede i at nå frem til et resultat for en del af forslaget og håber, det skal lykkes i dette folketingsår.

Forskellige forhold vanskeliggør stadig en stillingtagen til tunnelbanernes udformning. Det er meget beklageligt, at der stadig ikke foreligger en afgørelse om lufthavnens eventuelle flytning og om en sydlig Øresundsforbindelse til Skåne. Så vidt jeg har forstået, afhænger disse afgørelser ikke af os alene, men af den interessekamp, der foregår i Sverige mellem Stockholmområdet og Skåneområdet. Men vi kan vel ikke helt sige hus forbi for vort eget vedkommende. Mig bekendt har vi ikke i folketinget haft en tilbunds gående debat om, hvad målsætningen for Københavnsområdet egentlig skal være. Ønsker vi, at København skal vokse til en endnu større handels-, havne- og transitby, som kan tage konkurrencen op med Hamborg? Hvis det er tilfældet, må vi vende os kraftigere mod øst. Klaus Ribbjerg siger i et af sine Amagerdigte:

„Undskyld, men Amager  
er mere end Amager.

Og det,  
man ser østover,  
hører med:

Saltholm og Malmø.“

Bliver forbindelse til det, som Ribbjerg kalder det evigt tabte og genvundne Malmø-Skåne, en realitet, så bliver de S-togs- eller tunnelbaneforbindelser, som allerede er påkrævede af hensyn til de nuværende beboere på Amager, endnu mere nødvendige.

Selv om tanken om en modvægt til Hamborg kom frem under debatten om Øresundsforbindelserne for nogle år siden, er det måske ikke det, der er målsætningen for flertallet af folketinget. Hr. Guldberg sagde under debatten om tunnelbaner sidste efterår, at han mente, at tunnelbaner vil standse eller hæmme den udflytning, der allerede er påbegyndt. Hvis hr. Guldberg

## [Elsø-Morote Ross.]

dermed tænkte på decentralisering af undervisningsanstalter og visse grene af administrationen og visse dele af handel og industri ud over landet, så er det min opfattelse, at disse bestræbelser bør fortsætte, men at de alligevel ikke vil hindre, at København fortsat vokser. Verden over er det en kendsgerning, at både storbyer og større byer virker som magneter, og derfor fortsætter deres vækst. Selv om vi tænkte os, at folketingets målsætning var en begrænsning af Københavns vækst, og at folketinget vedtog drastiske bestemmelser til det formål, så ville Storkøbenhavn efter det indbyggerantal og den udstrækning, byen allerede nu har, have brug for en udbygning af de kollektive trafikmidler.

Man regner med et stærkt stigende antal biler i de kommende år. Hr. Guldberg synes at gå ud fra, at alle fortsat vil køre i bil til den indre by trods tidsspilde med søgen efter parkeringsplads og med uendelige standsninger i myldretiden. Han mener ikke, at tunnelbaner vil formindske overfladetrafikken i den indre by, og at man ikke vil få mindre trængsel. Han siger, at Paris og andre storbyer med tunnelbaner jo ikke er sluppet for trafikproblemer. Men havde Paris ikke metroer, som tager et mægtigt antal passagerer, hvordan ville det så være gået? Efter min mening endnu værre. Jeg tror, alle er interesserede i hurtigere, hyppigere og sikrere trafik. Her må S-baner og tunnelbaner være det sikreste og, hvis de går med tilstrækkelig hyppighed, også det hurtigste, da de ikke hæmmes af overfladetransportens trafikpropper. Men endnu er S-baner og de endnu ikke byggede tunnelbaner ikke det attraktive alternativ til den individuelle transport, som de kunne blive.

Nogle anfører, at der ikke vil blive passagerer nok til en hyppig toggang på en tunnelbane i den indre by. For tiden har man relativt få rationeringer af bilparkering og biltrafik i København, men ville Københavns kommune udvide antallet af gågader og f. eks. forbyde daglang parkering og kantstensparkering i betydelig større omfang end nu i den indre by, ville mange sikkert foretrække kollektiv befordring. Man kunne jo også tænke sig, at man fulgte den engelske trafikminister Barbara Castles idé

om en indbygget tællemaskine i hver bil, der gennem elektroniske anordninger i gaderne talte, hvor længe den pågældende bil havde opholdt sig i byzoner af forskellig dyrhedsgrad, så ejeren betalte for sine trafikale luksusvaner. Det skulle nok give søgning til det billigere kollektive trafiksystem.

Jeg synes også, at hr. Guldberg må redigere for, hvordan han tænker sig Københavns trafikproblemer løst, hvis vi skal undlade at bygge et tunnelbanesystem som forbindelsesled mellem S-togene indbyrdes og fra S-tog til den indre by. Hvad skal der sættes i stedet for, og hvad vil det koste?

Jeg finder det fremsatte tunnelbaneforslag for omfattende. Jeg er stadig interesseret i, at vi får en tunnelbane, som ikke slutter ved Kongens Nytorv, men føres videre til Østerport.

Mange har påstået, at Boulevardbanens kapacitet kan øges og vil være tilstrækkelig mange år frem i tiden. Selv om argumentet med Boulevardbanens manglende kapacitet ikke skulle være rigtigt, forekommer det mig af hensyn til overfladetrafikken i den indre by vigtigt at få det, som jeg mener kunne være en aflastning, nemlig en Cityring. Da der for øjeblikket anstilles undersøgelser over en anden linjeføring, vil jeg dog gerne vente med at tage endelig stilling, indtil disse undersøgelser foreligger.

Afgørende for mig vil det være, hvordan det nye forslag kan kombineres med en, eventuelt to forbindelser til Amager, da jeg mener, at en forbindelse til Amager og til lufthavnen er meget nødvendig. Denne forbindelse kan muligvis nøjes med at gå i tunnel under havnen og visse andre strækninger og ellers være en almindelig S-togsforbindelse. I øvrigt er det jo en mærkelig sondring, vi laver. Det samme tog kører på nogle strækninger over jorden, på andre under jorden, som det allerede er tilfældet nu, men toget forbliver i og for sig det samme S-tog, hvor det så end løber. Jeg ved godt, at det hænger sammen med den økonomiske side af sagen, men sådan vanvittig logisk kan man vel ikke kalde disse navneforandringer, som det samme tog skal gennemgå på sine forskellige strækninger. Jeg kan være enig med hr. Guldberg i, at de steder, hvor en forbindelse kan

[Els-Merete Ross.]

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



[Arne Larsen.]

er det ikke utænkeligt, at anden etape i udbygningen af S- og tunnelbanesystemet må blive forbindelser til Amager eventuelt til den kommende storlufthavn på Salt-holm. Fra den anden side — fra Skåne og Malmø — vil der naturligvis også blive større interesse for en bybaneforbindelse til den kommende storlufthavn, og derved kan vi få en sammensmeltning af hele dette store områdes banenet. Det vil være klogt og fremsynet at tænke i sådanne baner, og derfor mener vi, at det vil være bedst ikke allerede i dag at lægge sig fast på en bestemt rækkefølge for etapernes udbygning. Det bliver nødvendigt at få grundige trafikmæssige undersøgelser ind i billedet undervejs, inden man tager endelig stilling til etapeudbygningen.

Sideløbende med påbegyndelsen af første etape af tunnelbaneanlægget er vi indstillet på, hvad jeg tidligere har givet udtryk for, at de allerede for 5 år siden vedtagne nye S-banestrækninger gennemføres i et hurtigt tempo, og at de nødvendige midler stilles til rådighed herfor. Vi har omsider fået en prioritering af de kommende S-banestrækninger med Køgebugtbanen først, hvilket jeg tror er helt rigtigt, idet vi jo stadig væk har en stærk erhvervmæssig udvikling i hele dette område. Vi har de inddæmmede områder, Avedøre Holme, hvor megen industri vil flytte ud, og hvor ca. 20.000-25.000 mennesker vil blive beskæftiget, ligesom nye inddæmningsplaner i Køge Bugt-området er ved at komme frem, så det er klart, at hele dette område skal have en hurtig trafikmæssig løsning. Jeg vil gerne spørge den højtærede minister, hvordan det egentlig går med udviklingen af disse nye S-baner, og om det er inden for en nær fremtid Køgebugtbanen får sin endelige udformning og løsning.

Med disse korte bemærkninger skal jeg anbefale det foreliggende lovforslag.

**Rimstad:** Af den meget korte beretning, som det udvalg, der i folketingsåret 1965-66 behandlede lovforslaget om tunnelbaner, har afgivet den 28. september i år, fremgår det, dels at udvalget ikke har kunnet afslutte sit arbejde, dels at der i udvalget er stillet forslag om at begrænse lovforslaget. Det må derfor siges at være natur-

ligt, at trafikministeren genfremsætter lovforslaget, således som sket er. Det er formentlig lige så naturligt, at jeg på mit partis vegne her ved den tredje førstebehandling af tunnelbaneforslaget benytter lejligheden til ganske kort at trække mit partis principielle stilling til spørgsmålet op.

Vi mener ikke, at den foreliggende sag er en statsopgave på anden måde, end at staten her, hvor det drejer sig om at muliggøre et samarbejde mellem flere kommuner, bør være den, der formidler en koordination af den planlægning, der må gå forud for en eventuel udførelse. Det drejer sig altså om en begrænset statsopgave, der efter vor opfattelse ikke bør gå ud over det formidlende og det rådgivende.

Som sagen er grebet an af regeringen, der ønsker, at staten skal være økonomisk og finansiel partner i projektet, må vi imidlertid finde, at der er begået en fejl. Det er endvidere en fejl, at man har involveret statsbanerne så stærkt i en løsning, som tilfældet er. Erfaringerne fra andre store byer fortæller, at man dér skelner mellem bybaner til varetagelse af de eksisterende nærtrafikproblemer og undergrundsbaner — om man vil, hurtigsporvogne — til formidling af den hurtigere del af den interne bytrafik. En sådan opdeling af trafikmidlerne i to grupper må, forekommer det os, give en langt større smidighed over for en storbyes vækstproblemer end denne lovgivning, der i løbet af få årtier vil komme til at virke som en spændetrøje, som meget let kan bremse udviklingen eller lede den i uønskede retninger.

Hvad det tekniske angår, må vi helt afvise tanken om den jernbaneprofil og det jernbanemateriel, som man nu med høje omkostninger vil forsøge at gøre plads til under de københavnske gader og bygninger. Det er så typisk en af de ideer, der stammer fra et jernbaneselskab, og som en klogere eftertid vil ryste på hovedet ad på samme måde, som vi i dag ryster på hovedet ad den statsbanetanke, som den ærværdige etat i fuld alvor fremlagde i begyndelsen af 20'erne, nemlig at man skulle bygge Lille-Bæltbroen som en ren jernbanebro og fortsætte med at sende bilerne over Bæltet med færges. Det mærkværdige forslag blev dengang skrinlagt af fornuftige lægfolk. Vi vil fra mit partis side udtale håbet om, at

## [Rimstad.]

den samme fornuft vil være til stede denne gang, så man ikke forsøger at løse det stærkt aktuelle københavnske behov for intern hurtigtrafik ved at etablere almindelig jernbanekørsel under de københavnske gader, altså gå videre med det anlæg, som man afsluttede for 50 år siden med udførelsen af den københavnske Boulevardbane.

**Diderichsen:** På liberalt centrums vegne vil også jeg henvise til mit indlæg ved den sidste af de foregående førstebehandlinger af lovforslaget for snart 1 år siden. Det er jo ligefrem ved at blive en årlig tilbagevendende begivenhed på linje med Efterårsudstillingen.

Liberalt centrums standpunkt er uforandret. Jeg skal ganske kort rekapitulere det.

Det forekommer os ganske nødvendigt at gå i gang med at bygge afsnit 1 af tunnelbanen, således som det er omtalt i lovforslagets § 1, stk. 1, 1), og søge arbejdet gennemført hurtigst muligt med indsættelse af al disponibel arbejdskraft og teknisk apparatur.

Vi lægger ligeledes meget stor vægt på en bedre forbindelse med Amager i form af tunneler.

Medens disse arbejder står på, skal man uden fordomme studere andre trafikale løsninger, hvis sådanne skulle dukke op og klart og tydeligt kan dokumentere deres trafikale og økonomiske overlegenhed over tunnelbanenettet, men jeg understreger, at der må være tale om en ganske klar og utvetydig dokumentation, og jeg ser ikke, at nogen anden løsning hidtil har kunnet opfylde dette krav.

Vi kan ikke vente længere med at begynde. Vi kan ikke tillade os at have det ligesom mr. Micawber, der stadig væk håbede på, at noget ville vise sig.

Jeg skal tilføje en enkelt bemærkning. Jeg omtalte sidst tanken om at gøre den indre by til et sted for administration, universitet og andre kulturinstitutioner, en i og for sig smuk og prisværdig tanke. Ifølge pressemeddelelser er der i mellemtiden sket det, at man er ved at opgive udbygningen af universitetet i den indre by, idet man synes at foretrække en ud-

flytning af størstedelen eller måske hele universitetet. Hvis disse planer realiseres, vil det bidrage til at fremhæve den indre bys betydning som forretningscentrum, og det vil igen bevirke en større tilstrømning af mennesker. Denne tilstrømning kan man næppe, selv om man ville det, forhindre uden ganske uønskelige tvangsforanstaltninger, og derfor ser jeg i de ændrede universitetsplaner en yderligere grund til at anbefale et tunnelbanenet eller et første afsnit af en tunnelbane under den indre by med forbindelseslinjer mod syd og nord.

I øvrigt kunne jeg have lyst at føje til, at dette med strømmen mod centrum ikke blot er et trafikalt fænomen; denne strøm vokser sig også stærkere og stærkere i det politiske landskab, og heller ikke dér kan der dæmmes op for den.

Men som sagt, nu må overvejelsernes tid være forbi. Liberalt centrum opfordrer ministeren til at søge at få lovforslaget gennemført så hurtigt som muligt, så gravemaskinerne kan komme i gang. Man har lov til at sige, at det første tunnelbanetog allerede er mindst én menneskealder forsinket, perronerne er overfyldt med ventende passagerer, og utålmodigheden er stigende.

**Ministeren for offentlige arbejder (Lindberg):** Ja, hr. Diderichsens sidste bemærkning om, at jeg skulle se at komme i gang, kan jeg tiltræde, men som det fremgår af denne sags første behandling for tredje gang og de indlæg, der har været, er det sådan set ikke ministeren, man kan appellere til; det er folketinget, der må appelleres til, for det er dér, sagen nu ligger.

Jeg skal ikke sige meget til det, der er sagt, fordi det ligger i sagens natur, at når vi har behandlet det samme lovforslag tre gange, kan det ikke blive stærkt varierede udtalelser, der fremkommer, og det har det da heller ikke været.

Jeg kan sige til hr. Ove Hansen, at det er helt klart, at vi kan diskutere rækkefølgen af udførelsen af de forskellige anlæg; det giver lovforslaget i og for sig udtryk for. Det bygger kun på den forudsætning, og det er det, der skiller til visse sider, at man i første omgang bygger Citylinjen, fordi man mener, det er den, der er mest påkrævet. Og det er jo egentlig overrasken-

[Ministeren for offentlige arbejder.]

de, at tidligere i 1950'erne, hvor vi behandlede forslaget om Storkøbenhavns trafikråd, var det nok så meget det økonomiske spørgsmål — hvem der skulle betale for disse tunnelbaner og hvorledes udgifterne skulle fordeles — der var fremme i billedet. Dengang drøftede man i virkeligheden ikke på noget teknisk plan spørgsmålet om, hvorvidt det var rigtigt, at vi skulle have tunnelbaner eller ej; det var i virkeligheden sådan, at det syntes alle at være enige om på det tidspunkt, også repræsentanter for partiet venstre. Men det er, ligesom tingene har forskubbet sig, og nu er det altså i højere grad et spørgsmål om, hvilke strækninger man skal have tunnelbaner på.

Hr. Guldberg henviser til, at i San Francisco drejer det sig om linjer på op til 140 km. Ja, vi har jo også lange linjer her, hvor der skal køre S-tog; jeg betragter i virkeligheden S-tog og tunnelbaner som nogenlunde det samme. Vi har vel ikke op til 140 km, hvor vi kører med elektriske tog endnu, men vi har jo et anlæg under udførelse til Hillerød, og det er jo en ret lang strækning alligevel. Men jeg vil gerne sige over for den opfattelse, hr. Guldberg dér kommer frem med, at man kan komme med mange modsatte eksempler. Jeg var i sommer i London, og inde midt i den mest centrale del af London udbygger man i øjeblikket tunnelbanen. Hvorfor gør man det? Jo, det gør man selvfølgelig, fordi der stadig væk er brug for yderligere strækninger på den snart meget gamle tunnelbane, man har. På samme måde gør man i Paris, og det vil altså sige, at det ikke er noget argument at henvise til San Francisco, tværtimod er det sådan, at de steder, hvor man har haft tunnelbaner, undergrundsbaner i mange år, bygger man også nye strækninger inde i de mest trafikerede dele af byen.

Ja, det hjælper jo ikke meget, at hr. Guldberg og jeg diskuterer, for vi står så langt fra hinanden, at jeg ikke kan se, at der er nogen mulighed for rigtig at bygge bro, men der er jo altså det fremskridt, at man i hvert tilfælde fra venstres side vil tale om visse strækninger. Man holder ikke så meget af at kalde dem for tunnelbaner, man vil gerne have så meget op i

dagens lys som muligt. Det vil vi også; det er da ganske meningsløst at bygge undergrundsbaner de steder, hvor man kan have dem som overfladejernbaneforbindelser. Det er jo kun dér, hvor det er ganske nødvendigt, altså når man skal under havnen, eller man skal under store anlæg, hvor det koster meget mere at nedlægge disse anlæg, man må bygge tunnelbaner; ellers vil vi selvfølgelig bygge dem på overfladen i den udstrækning, det er muligt.

I øvrigt benyttede hr. Guldberg lejligheden til at komme ind på et problem, som selvfølgelig har en vis forbindelse med tunnelbaner, men som vi får lejlighed til forhåbentlig inden jul at diskutere nærmere, nemlig spørgsmålet om lufthavnen på Amager. Hr. Guldberg sagde, så vidt jeg hørte, at han mente, der forelå et forslag om udvidelse af den bestående lufthavn til 500 mill. kr., og det mente han var ganske tåbeligt i betragtning af, at man før eller senere skulle have en ny storlufthavn. Nu foreligger der ikke noget endeligt forslag. Man arbejder i øjeblikket med et forslag om udvidelse af Kastrup, og jeg kan altså ikke i dette øjeblik sige noget om, hvordan forslaget kommer til at se ud. Men jeg kan sige så meget, at selv om vi er indstillet på, at der skal bygges en ny storlufthavn og man arbejder med disse ting, er det efter teknikernes, efter ministeriets opfattelse umuligt at vente, indtil en ny storlufthavn er en realitet, men man må i mellemtiden udvide den bestående lufthavn, hvis ikke vi simpelt hen skal stoppe og sige, at nu kan vi ikke flyve mere på Kastrup, fordi der ikke er kapacitet til det. Det er altså baggrunden for, at vi arbejder med disse ting.

I øvrigt benyttede hr. Guldberg lejligheden til at opfordre mig til at se at få noget mere gang i spørgsmålet om dels en fast Øresundsforbindelse og dels lufthavnspøblemets løsning, altså den kommende storlufthavn, bl. a. ved at gå i gang med at tale med den svenske regering. Nu ligger det spørgsmål ikke så enkelt. Det er i virkeligheden ikke i øjeblikket et spørgsmål om at tale med den svenske regering; det gælder i øjeblikket om at gøre de undersøgelser færdige, der pågår. Der har været en kommission, der har arbejdet med Øresundsforbindelsen, som har afgivet betænk-

[Ministeren for offentlige arbejder.]

ning, men det svensk-danske udvalg, der derefter blev nedsat, er ikke færdig med sine beregninger over de ting, der er sket, siden kommissionen afsluttede sit arbejde, og så længe det ikke er færdig, og det bliver det antagelig ikke før foråret 1967, kan man ikke komme nogen vegne med at forhandle med den svenske regering.

Med hensyn til storlufthavnen ligger det på samme måde; det særlige udvalg, der arbejder med de ting, bliver heller ikke færdig førend tidligst omkring nytår 1967, og så længe man ikke derfra har fået nogen betænkning, er det jo uendelig svært at gå i gang med forhandlinger med den svenske regering. Men jeg vil gerne have lov at understrege, at vi har den allerbedste vilje til at prøve at få løst disse ting så hurtigt som muligt; det er altså ikke vilje, der mangler; det er simpelt hen de forhold, jeg her har nævnt, der ligger i vejen.

Jeg er enig med hr. Guldberg og andre, der har været inde på det spørgsmål, i, at vi selvfølgelig ikke kan begynde at projektere en kommende S-bane til en ny lufthavn, før vi ved, hvor den skal ligge. Det er jo temmelig afgørende. Man kunne måske nok begynde, d. v. s. begynde på en tunnel, for der er jo andre problemer — jeg tror, hr. Stæhr Johansen var inde på det — end lufthavn på Amager; der er jo et meget stort problem med boplads og arbejdsplads, som efter min mening trænger til en meget hurtig løsning. Jeg tror, det i virkeligheden er et af de steder, det brænder mest på, og havde jeg haft noget med det at gøre, dengang man byggede den såkaldte nye Langebro, så tror jeg nu nok jeg havde henstillet til Københavns kommune, at man allerede på det tidspunkt havde lavet en tunnel, for det er i virkeligheden, synes jeg, en forsyndelse, der er sket dér, og jeg har ved flere lejligheder sagt til overborgmesteren og andre, der har med tingene at gøre i København, at det jo ikke går, at man bare fylder på på Amager med boliger og med lufthavn og med Øresundsbro, uden at man

også tænker på at skabe de rigtige trafikforbindelser. Der er altså i og for sig ikke divergerende opfattelser på dette område; jeg mener, at Amagerproblemet skal have en høj prioritet, men stadig væk må jeg altså holde på, at spørgsmålet om City er nummer ét, og det er alle eksperter jo også enige om.

Udvalget stillede jo på foranledning af partiet venstre nogle spørgsmål, forinden det sluttede arbejdet, før folketinget tog sommerferie, og disse spørgsmål var af en sådan karakter, at de — og det havde man også ønsket fra udvalgets side — skulle ud til kommunalbestyrelserne både i Københavns kommune og Frederiksberg kommune og til amtsrådet; derfor har det ikke været muligt at få disse spørgsmål besvaret før nu, da der foreligger besvarelser, som jeg fik i går, og som er klar til at gå til udvalget, når det nu bliver nedsat og kommer i gang. Jeg tror at kunne sige, at disse besvarelser, som jeg har løbet igennem meget hastigt i dag, faktisk viser en almindelig tilslutning til det forslag, der er fremsat tidligere, altså det, vi behandler i dag.

Ja, til hr. Stæhr Johansen har jeg i og for sig ikke andre bemærkninger end hvad jeg har sagt: at jeg er enig i, at Amager er et vigtigt problem; i denne forbindelse har jeg jo også peget på boligproblemet og arbejdspladsproblemet.

Fru Else-Merete Ross mener, at lovforslaget er for omfattende, men i samme åndedrag siger fruén, at hun vil henstille, at man går videre med den første afdeling, så man fører den til Østerbro. Det er jo altså i og for sig ikke det, vi foreslår; vi foreslår kun den første etape, mens altså fru Else-Merete Ross og andre mener, at man skal tage noget mere med i første omgang.

Se, når forslaget går ud på at fastlægge linjerne, så er det jo ud fra den betragtning, at det er meget vigtigt for Københavns kommune, for Frederiksberg kommune, for omegnskommunerne at have en vis planlægning at gå frem efter. Hvis man

[Ministeren for offentlige arbejder.]

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

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

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

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

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

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

**[Guldberg.]**

mest af politisk art, og jeg håber derfor meget på, at man kan nå frem til en politisk afgørelse, og at man ikke først træffer en beslutning, som man kommer til at fortryde.

Ministeren henviste til London. Jeg kom hjem derfra i forgårs. Jeg boede i nærheden af Oxford Circus, og dér er gravet op, og dér er afspærringer; det var der også første gang, jeg var i London, i 1952, og det var i samme anledning.

Vi har også et udmærket eksempel i Stockholm. Mellem hovedbanegården og rådhuset var der afspærret og pløret til, da jeg var der første gang i 1941, og det ser stadig væk ud til, at man kun er halv-færdig. Det er jo en af de ængstelser, man nærer, når nogen udtrykker forventning om, at gravemaskinerne skal komme i gang. Det er altså ikke så ligetil.

Jeg blev spurgt af fru Else-Merete Ross: hvad vil man sætte i stedet for? Der er for mig ingen tvivl om, at den rigtige løsning af det storkøbenhavnske trafikproblem er at forsøge at få samlet jernbanedriften i hele området — og jeg er sådan set enig i betragtningerne om, at det — uanset at togene hedder noget forskelligt — i hele området Helsingør, Hillerød, Frederikssund, Roskilde og Køge — og gerne Malmø med for min skyld — gælder at få trafikken drevet med effektive og hurtige langdistanceforbindelser, der føres så nær ind til byen, som de nu kan, uden at man skal ødelægge og grave ned med brogadetunneler o. s. v. Det problem, der er tilbage, drejer sig om afstanden fra den nuværende Boulevardbane til havnen — særlig hvis vi får Amagerforbindelsen — og det er et par kilometer. Så er spørgsmålet, om man ikke kunne klare det med den busbetjening, som vi heldigvis efterhånden er ved at få udviklet, og som jeg tror man i meget højere grad skulle interessere sig for.

Man nævner så mange eksempler fra udlandet. Må jeg gøre opmærksom på, at man i øjeblikket i 6 store franske byer — jeg husker desværre ikke navnene på mere end 2, det er Lille og Lyon — omgås med planer om en spredning, en opdeling. Det er områder, der har ca. 1 mill. indbyggere hver, og hvor det centrum eller midterste område, som man vil have aflastet,

har et par hundrede tusinde; dér arbejder man altså ud fra et helt andet synspunkt. Jeg ville være glad for, om vi kunne få tingene løst i denne omgang, i hvert tilfælde sådan, at vi kunne blive enige om det væsentligste.

Jeg synes ligesom den højtærede minister, at det måske nok er lidt forkert at bruge Lille-Bælteksemplet på nuværende tidspunkt. Man må da heller ikke glemme, at det var folketetinget, der først vedtog det ene og så det andet; det kan man dog ikke helt sige sig fri for.

Vi har fået en prioritetsliste, indeholdende 5 eller 6 ting, og da jeg læste den igennem, sagde jeg til mig selv: det, der er det vigtigste, og det, der haster mest, står ikke som nummer 1 eller 2 eller 3, det står som nummer 4 eller 5, og det er jo også sådan set meget logisk, for man vil gerne have det hele igennem, og det er klart, at det er meget nemmere at få det igennem, der er oplagt, men det virker helt forbløffende på én at læse, at den vigtigste trafikale opgave, vi har her i København i øjeblikket, er at få lavet en tunnel for at få Køgebanen ført ind til Københavns Hovedbanegård. Til trods for, at vi har hele hovedbaneterrænet liggende, så skal vi have en tunnel under Vesterbrogade; det skulle haste mere end alle andre trafikproblemer, for den står som nummer 1 på listen. Det gør, at man ikke kan lade være med at sige, at vi vist må have lov til at pille ved det.

**Rimstad:** Jeg vil gerne til trafikministeren sige, at jeg naturligvis har fuld forståelse for, at en minister forsvare sin etat; men jeg synes ikke, at det forsvar, der blev fremført vedrørende Lille-Bæltbroen, var særlig godt, for vi ved jo alle sammen, at Lille-Bæltbroens kørebane var for smal, allerede inden den blev åbnet, og det vil sige, at det ville have været noget af en ulykke i en lang årrække, hvis den overhovedet ikke havde været der.

Jeg kunne komme med forskellige udrædninger over det tema, der hedder at bygge bro over Lille-Bælt, men jeg kan sige så meget som dette: den bro, man nu bygger, er et resultat af en teknisk udvikling, som ikke var langt nok fremme før den anden verdenskrig, og derfor tror jeg, at det ville have været mange år, inden

## [Rimstad.]

man havde fået bro nummer 2 alligevel, så jeg synes ikke, at forsvaret var særlig godt.

Så vil jeg godt lige sige, at jeg hverken denne gang eller sidste gang har talt om et privat initiativ med hensyn til bygningen af Københavns tunnelbaner. Det holdt jeg op med, da jeg så, hvad det var for en underskudsforretning ifølge ministerens kalkulationer, som jo tilmed bl. a. lider af den skævhed, at forrentningerne opholder sig nede på 3 og 4 og 5 pct., medens de i virkeligheden er mere end dobbelt så høje. Men jeg har denne gang sagt, at jeg synes, det er en kommunal opgave, og det vil jeg blive ved med at synes, og det vil mit parti også. Vi synes, at det at ordne interne trafikproblemer i byerne er kommunale opgaver og ikke statsopgaver, og vi synes, at det er kommunerne, der skal løse dem. Er der tale om en koordination mellem flere kommuner, så er det en naturlig ting, at staten træder til og koordinerer, men ikke at staten bliver partner, hverken økonomisk eller finansielt.

Ministeren for offentlige arbejder (*Lindberg*): Hr. Guldberg siger, at det er en politisk afgørelse, vi trænger til. Jeg kunne i og for sig godt have ønsket at se, hvordan hr. Guldberg ville have reageret, hvis jeg var mødt op med dette forslag om tunnelbaner i København uden at have nogen teknisk baggrund for det, uden at have haft det udvalg, der har udarbejdet den betænkning, som hr. Guldberg kender; så tror jeg nok, man ville have sagt til mig noget i retning af: se nu at komme hjem igen og få undersøgt det nærmere, før du kommer og siger: vi skal træffe en politisk afgørelse. Det er nødvendigt, at man, når man skal træffe politiske afgørelser, har et grundlag, hvorpå man kan bygge, og det er det, vi er i gang med at skabe, både hvor det drejer sig om en fast Øresundsforbindelse, og hvor det drejer sig om en storluft-havn. Det må efter min overbevisning være i orden, inden man træffer en politisk afgørelse, for ellers går der måske 6 år i udvalget i stedet for 3 år — vi er jo nu i gang med det tredje år.

Ja, at der var gravet op ved Oxford

Circus i 1952, det kan jeg ikke sige noget om, for da var jeg ikke i London; men jeg kan da ikke tænke mig, at det var den samme opgravning som den, der var i sommer. Jeg mener, det må have været to forskellige ting. Det, jeg ville markere, var jo bare, at man også udbygger linjer inde i centrum i en storby som London. For øvrigt kan jeg som eksempel fortælle, at jeg en dag i Paris var ude for at bruge 1½ time på i bil at køre en strækning, som man med tunnelbane kunne køre på 20 minutter. Jeg synes, det giver et billede af, hvor hurtigt man kan komme af sted med en undergrundsbane i forhold til i bil. Ikke desto mindre — og det var jo derfor vi var 1½ time om det — er der så og så mange, som vil køre i bil, selv om de skal bruge så meget mere tid til det; men det siger alligevel lidt om betydningen af at have en undergrundsbane.

Ja, jeg indrømmer hr. Rimstad, at det kan diskuteres, om det eksempel med Lille-Bæltsbroen var godt eller dårligt, men der er vist i hvert fald ikke nogen, der vil benægte, at vi havde haft en ny Lille-Bæltsbro for længe siden, hvis vi ikke i forvejen havde haft en kombineret bro, der var for lille. Jeg kommer meget ofte over den nuværende Lille-Bæltsbro, og jeg har meget sjældent været ude for kødannelser; men at de kommer, det er klart, og det er jo det, der er baggrunden for, at vi bygger den nye. Med den stigning i trafikken, som prognoserne viser, er det klart, at der kommer et tidspunkt, da der bliver køer og det bliver vanskeligt at komme over. Men det kan vi jo diskutere frem og tilbage; jeg synes bare, at det er ikke noget bevis på, at statsbanerne administrerer forkert.

Så siger hr. Rimstad, at han havde i og for sig aldrig gjort sig tanker om, at det skulle være en forretning for et privat selskab at bygge en tunnelbane i København. Nej, siger hr. Rimstad, det må være en kommunal opgave. Ja men så bliver problemet aldrig løst, for når vi har haft de besværligheder, som hr. Rimstad dog også må vide noget om, med bare at få tilbud fra Storkøbenhavns kommuner om at gå med til de 25 pct., et tilbud, som vi jo ikke engang helt har på bordet, så synes

## [Ministeren for offentlige arbejder.]

jeg, man kan sige sig selv, at der aldrig ville ske noget, hvis Storkøbenhavn selv skulle løse problemet. Principmæssigt kan jeg såmænd godt give hr. Rimstad ret i, at det var rart, om København havde påtaget sig denne opgave, ligesom Stockholm, ligesom Oslo og ligesom mange andre byer har gjort det, men det er ingen realitet, og det er jo ikke så meget værd at diskutere noget, der ikke er realiteter i.

## (Kort bemærkning).

**Guldberg:** Ja, jeg vil blot sige, at ministerens eget eksempel fra metroen i Paris jo er fortrinligt. Det viser altså, at man selv dér, hvor et af verdens bedst planlagte, tætteste og mest veldrevne undergrundsbanesystemer findes, stadig væk er i den situation, at overfladetrafikken er så tæt, som den kan blive og lidt til, således at den tur, der kun tager 20 minutter med tunnelbane, kræver 1½ time, hvis man benytter overfladetrafikken. Det er igen det samme, det er et spørgsmål om arealernes størrelse, og Paris er jo nu engang meget, meget større i areal end København, men heller ikke i Paris kan man finde steder, hvor der er så kort afstand til den nærmeste tunnelbanestation, som man forlanger at have her i København, når man vil have en yderligere linje, der skal ligge imellem den nuværende Boulevardlinje og havnen.

Og så lige til sidst denne bemærkning: jeg er helt enig i, at man må have det tekniske grundlag; det, der er i vejen, er, at det tekniske grundlag, som folketinget får — det må jeg have lov at sige — desværre meget tit ikke er et teknisk grundlag, men et politisk afvejet kompromis på teknikerplan mellem de forskellige interesser; og det tror jeg at folketinget godt selv er klar over. Hvad tunnelbaneproblemet angår, kan man altså godt komme ud for, at der bliver en strækning her for at få den kommunegruppe med i den retning og en anden dér, som skal få en anden kommune med i den retning, og så skal de tilsammen dele de 25 pct.; vi har lagt 100 mill. kr. ud i den ene retning og 100 mill. kr. i den anden retning for at få dem alle sammen med, og så præsenteres det som den tekniske løsning. Det er tekniske kompromiser af politisk karakter.

## (Kort bemærkning).

**Else-Merete Ross:** Jeg vil gerne imod hr. Guldberg sige, at det, vi ønsker, er at have valget mellem at kunne komme hurtigt frem med tunnelbane, på 20 minutter, og med bil at skulle bruge 1½ time. Det skal være overladt til vort eget valg, og det er derfor, vi ønsker tunnelbaner.

## (Kort bemærkning):

**Rimstad:** Jeg har hørt trafikministeren sige, at der ingen realiteter var i at drøfte spørgsmålet om, hvorvidt kommunerne skulle lave deres egne tunnelbaner, for hvis man ville begynde dér, ville det aldrig blive til noget. Hvis det ikke bliver til noget mellem kommunerne indbyrdes, så kunne det jo tænkes, at det var, fordi behovet ikke var stort nok.

**Ministeren for offentlige arbejder (Lindberg):** Jeg vil gerne sige til hr. Rimstad, at man kan naturligvis tænke alt muligt, tanker er jo toldfri, men jeg tror ikke, det er rigtigt at tænke sådan. Jeg tror simpelt hen, at det økonomiske problem er for stort. Hvis vi havde pålagt kommunerne oppe ved Ålborg og Nørresundby, at de skulle betale den væsentlige del af Limfjords-tunnelen, var den heller ikke blevet nogen realitet, for det ville disse kommuner ikke være gået med til, selv om der er en meget stærk trafik imellem de to byer.

Jeg tror, det bliver meget vanskeligt for hr. Guldberg at stå ved den påstand, at grundlaget for det lovforslag, vi beskæftiger os med her, ikke er et teknisk grundlag, men at det er en politisk bestemt betænkning. De mennesker, der har arbejdet med det, er ikke politikere. De mennesker, der arbejder med det, er teknikere; de har haft tidligere departementschef Dreyer som formand, og jeg er i hvert fald ikke informeret om, at der ved udarbejdelsen af dette forslag skulle foreligge noget som helst pres fra politisk side, tværtimod har teknikerne fået lov at arbejde helt frit og fremkomme med det grundlag, som danner basis for dette lovforslag.

## (Kort bemærkning).

**Guldberg:** Kun dette til det sidste for at præcisere: ja, det er teknikere, repræsen-



[Guldberg.]

terende de forskellige interesser, som man skal forsøge at få til at gå op i en større enhed.

Ministeren for offentlige arbejder (*Lindberg*): Nu er jo hr. Guldberg tekniker i højere grad end jeg. Hr. Guldberg har en uddannelse, der svarer noget til den, de folk har, der har udarbejdet denne betænkning. Det er måske selverkendelse, det ved jeg ikke; men jeg synes ikke, man har lov til at sige, at de mennesker, der har arbejdet med dette, har været under politisk pres. Der foreligger ingen beviser derpå.

Hermed sluttede forhandlingen.

*Lovforslagets overgang til anden behandling vedtoges uden afstemning.*

**Formanden:** Efter de faldne udtalelser foreslår jeg, at lovforslaget henvises til et udvalg på 17 medlemmer. Hvis ingen gør indsigelse mod dette forslag, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Den næste sag på dagsordenen var:

*Valg af 21 medlemmer til et udvalg angående:*

*Forslag til lov om revision af den kommunale inddeling og forslag til lov om kommunernes styrelse.*

Valgt blev: *Ove Hansen, Holger Eriksen, Gorrsen, Aage Hauskov, Egon Jensen, Carl Petersen, Hans Pihl, Kaj Rasmussen, Søgaard, Jens Chr. Christensen, A. Chr. Andersen, Alfred Bøgh, Thisted Knudsen, Jacob Sørensen, Poul Sørensen, Asger Jensen, Chr. R. Christensen, Vestergaard Poulsen, Kirkegaard, Skytte og Sigsgaard.*

Den næste sag på dagsordenen var:

*Valg af 1 medlem til det i toldlovens § 1, stk. 6, nævnte udvalg (i stedet for Kai Moltke).*

Valt blev: *Poul Dam.*

Den næste sag på dagsordenen var:

*Spørgsmål om meddelelse af orlov til folketingsmand A. C. Normann.*

**Formanden:** Dersom ingen gør indsigelse, vil jeg betragte det som vedtaget, at den ønskede orlov meddeles. (Ophold). Det er vedtaget.

Man gik derefter til:

*Spørgsmål om indkaldelse af stedfortræderen for folketingsmand A. C. Normann.*

**Formanden:** Dersom ingen gør indsigelse, vil jeg betragte det som vedtaget, at stedfortræderen indkaldes. (Ophold). Det er vedtaget. Lærer Paul Elmholt Frandsen vil herefter blive indkaldt som midlertidigt medlem af folketinget.

Den næste sag på dagsordenen var:

*Spørgsmål om meddelelse af orlov til folketingsmand Herløv Larsen.*

**Formanden:** Dersom ingen gør indsigelse, vil jeg betragte det som vedtaget, at den ønskede orlov meddeles. (Ophold). Det er vedtaget.

Man gik derefter til:

*Spørgsmål om indkaldelse af stedfortræderen for folketingsmand Herløv Larsen.*

**Formanden:** Dersom ingen gør indsigelse, vil jeg betragte det som vedtaget, at stedfortræderen indkaldes. (Ophold). Det er vedtaget. Finansminister Henry Grünbaum vil herefter blive indkaldt som midlertidigt medlem af folketinget.

Der er ikke mere på dagsordenen.

Jeg har modtaget følgende skrivelse:

„I henhold til forretningsordenens § 19 ønsker nedenstående medlemmer af folketinget finansministerens redegørelse for de kommende tre års budget sat til forhandling i tinget.

Den 26. oktober 1966.

Kristen Østergaard, Aksel Larsen, Carl Petersen, Helge Nielsen, P. E. Eriksen,