

## [Boligministeren.]

er klaret, nemlig gennem de 14-15 mill. kr., der i år er stillet til rådighed for de samme kommuner til byggemodning, altså netop til at fremskaffe de grunde, hr. Enggaard taler om.

Jeg tror, at § 5 netop giver dem mulighed for finansiel støtte til de jordopkøb, som andre kommuner måske nok kan klare ad de almindelige veje — jeg tror, det var hr. Stæhr Johansen, der var inde på dette, at den almindelige kommune på almindelige lånevilkår kan skaffe sig midler til udbygning — men i Køge Bugt-området er problemet jo, at disse kommuner ikke i øjeblikket har et befolkningsgrundlag, der gør det muligt for dem på almindelig måde at klare finansieringen. Derfor er det rimeligt, at det offentlige træder ind i billedet, og jeg tror altså, at dette foreløbig begrænsede beløb vil være meget velkomment i Køge Bugt-kommunerne. Det er jo et spørgsmål, der hænger sammen med finansloven, men det er da klart, at vi kan tage spørgsmålet om anvendelsen af disse beløb op til drøftelse i det udvalg, som jeg forstår skal nedsættes. Jeg er også helt enig i de betragtninger, der er fremført om, at man selvfølgelig ikke skal splitte planlægningen op; og alle vore bestræbelser går da også ud på at koordinere planerne mest muligt.

Må jeg i forbindelse med, hvad fru Lis Groes fremførte om den million, der er stillet til rådighed til rekreatiomsråder og til inddæmning, sige, at det jo er et beløb, der foreløbig kun skal anvendes til planlægning af hele dette inddæmningsprojekt. Det samlede projekt vil være af en størrelsesorden, der ligger betydelig højere; jeg regner med, det vil koste en snes millioner kroner, og at både amt og kommuner vil deltage i finansieringen. Men man har altså anmodet om, at staten også gik ind i forberedelsen af arbejdet, og det er det, der er tanken med den million kroner, der er foreslået på budgettet.

Hermed sluttede forhandlingen.

*Lovforslagets overgang til anden behandling vedtoges uden afstemning.*

**Tredje næstformand (Thestrup):** Efter de faldne udtalelser foreslår jeg, at lovfor-

slaget 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:

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

(Lovforslaget (nr. 3) findes i tillæg A. sp. 359, fremsættelsen i tidenden sp. 48).

Lovforslaget sattes til forhandling.

**Ove Hansen:** Jeg skal ikke gøre særlige bemærkninger til lovforslaget her; det er jo fjerde gang, vi nu har det til en førstebehandling; derfor kan jeg henvise til, hvad jeg har sagt ved de tidligere førstebehandlinger.

Jeg vil dog gerne lige give udtryk for, at jeg håber, det nu er sidste gang, vi får det til en førstebehandling. Jeg ser meget gerne, vi kommer til en løsning nu. Jeg mener, at de kommuner, der omfattes af lovforslaget, har krav på en løsning, og usikkerheden gør også byplanlægningen og planlægningen i det hele taget vanskelig. Jeg synes, det er så vigtigt et område og så vigtigt et lovforslag, at jeg inderligt håber, vi i dette folketingsår kan blive enige om at finde en løsning. Skulle det være rækkefølgen af de anlæg, der er tale om i lovforslaget, man er utilfreds med, ja, så må vi tale om det i det udvalg, jeg regner med skal behandle lovforslaget. Vi er fra mit partis side villige til at forhandle, og vi ser meget gerne en løsning i indeværende folketingsår.

**Guldborg:** Ja, jeg skal også gøre mit indlæg ganske kort, men jeg vil da gerne på mit partis vegne sige, at vi stadig — og i endnu højere grad efter det arbejde, der er udført i udvalget — er af den overbevisning, at væsentlige dele af det foreslåede jernbaneanet må betragtes som en fejltagelse, at det store, sammenhængende forslag, som er stillet om Citylinjen, er udtryk for en forældet tankegang, og at den i hvert tilfælde ikke kommer til at svare til forholdene omkring 1990. Det vil derfor være en afgørende fejl at ofre så mange penge, som det vil koste,

[Guldberg.]

og tage så mange ulemper, som det vil volde København at få gennemført disse anlæg, når de i mellemtiden bliver forældede.

Forhandlingerne i udvalget har overbevist os om, at den vigtigste og mest nærliggende opgave i forbindelse med dette trafikspørgsmål er — hvad vist alle er enige om — at få udbygget de ydre S-banelinjer så hurtigt, som det nu kan lade sig gøre, og endvidere som den første nye ting at få afgjort, hvorledes en S-baneforbindelse til Amager i tunnel under havnen kan etableres. Jeg minder om, at vi ved flere lejligheder har peget på, at en meget væsentlig forudsætning for at kunne afgøre, hvor en sådan forbindelse skal ligge, og hvordan den skal indrettes, er afgørelsen af lufthavnens fremtidige placering; det er jo i det hele taget et spørgsmål, der er helt afgørende for, hvordan det fremtidige Amager kommer til at se ud, og hvor befolkningen skal være. Derfor hilser jeg med tilfredshed, at trafikministeren, så vidt jeg har forstået, har sat pres på og forsøger hurtigst muligt at nå frem til at få dette spørgsmål, som jo ikke helt kan afgøres her i landet alene, afklaret så hurtigt som muligt.

Vi er stadig meget forbløffede over, at man med hensyn til rækkefølgen for etableringen af de forskellige tunnelbanestrækninger virkelig kan være af den overbevisning, at den vigtigste opgave i København — af dem, der ikke allerede er vedtaget her i folketinget — skulle være at få indført en S-togsforbindelse fra Køge til Hovedbanegården, og at man derfor skulle give sig til at bygge tunneler under Vesterbro. Det er næsten ikke til at tage, når man kan se, hvad der findes af arealer i forvejen, men selvfølgelig er det et spørgsmål, der hænger lidt sammen med ønsket om ad denne vej at få den boulevardbane igennem, som er det, den tekniske uenighed egentlig drejer sig om.

Der er efter vor opfattelse ingen grund til at binde sig til store og kostbare anlæg ind under City, som kan blive bestemmende også for placeringen af andre anlæg, når der fra teknisk side — og vi har højt ansete, også uden for Danmark højt ansete teknisk sagkyndige — peges på den stærke tvivl, der er om, hvorvidt det nogen sinde skulle blive nødvendigt at lave en Citylinje til

afkastning af Boulevardbanen, hvis man går over til efterhånden at anvende den moderne teknik og udnytte de muligheder, man har, på det anlæg, der eksisterer. Derfor er det efter vor opfattelse det eneste rigtige at indtage en afventende holdning på dette punkt. Hvis det var sådan, at man ved en afventende holdning afskar sig fra om 20 eller 30 år at skifte standpunkt og lave det alligevel, så kunne det jo være betænkeligt, men det karakteristiske for denne del af forslaget, Citylinjen, er jo netop, at her har man arealerne; de kan ikke udnyttes på anden måde; der er ikke noget, der skal eksproprieres; der er ikke noget, der skal laves om på eller holdes tilbage inden for disse arealer, fordi man venter med at tage beslutningen. Derfor er det altså fortsat vort standpunkt, men vi er naturligvis villige til at fortsætte drøftelsen. Jeg vil da gerne for vort vedkommende også sige, at det er da klart, at det har en afgørende betydning for mange andre planlægningsopgaver i det storkøbenhavnske område, at man så snart som muligt får en løsning på sagen.

**Stæhr Johansen:** På samme måde som de to tidligere ordførere kan jeg sige, at vedrørende de forhandlinger, vi har haft her i det høje ting om tunnelbaneforslaget — det er jo som sagt nu fjerde gang — kan jeg i det store og hele henvise til de indlæg, som jeg tidligere er fremkommet med på mit partis vegne.

Jeg vil kun understrege, at nødvendigheden af at få en løsning af den storkøbenhavnske trafik jo ikke er blevet mindre, siden lovforslaget første gang blev fremsat. Enhver, der ser, hvordan trafikken finder sted i Storkøbenhavn i dag, må være klar over, at det er en trafik, som ikke er tilfredsstillende hverken for erhvervslivet eller for de mange personer, som er afhængige af trafikken under transporten fra bosted til arbejdssted. I en artikel i Politiken for i dag refereres det, hvordan man i nogle af omegnskommunerne har arbejdet med spørgsmålene, og dér gør man op med en stor overskrift, at „Fritiden tabes på vejen“. Det er også givet, at den undersøgelse, som her har fundet sted, og som formentlig vil gælde for adskillige kommuner i Storkøbenhavns omegn, viser, at hver fjerde af dem, der var beskæftiget i København, brugte

[Stæhr Johansen.]

2 timer til transport mellem hjem og arbejdsplads, og en anden fjerdedel brugte mellem én og halvanden time daglig.

Det er jo et problem, som kun en storby som København kan have, men et problem, der afgjort er meget generende for de borgere, der lever herinde. Men det er også medvirkende til at vanskeliggøre produktionen, for en stor del af den trafik foregår med lastbiler og varevogne — alt sammen noget, som spiller ind på vor konkurrenceevne rent produktionsmæssigt.

Derfor er det efter min opfattelse nødvendigt, at man får den forbedring, som tunnelbanerne vil føre med sig, og jeg håber, som det også er blevet sagt tidligere heroppefra, at vi ikke oftere skal have en førstebehandling, men at vi nu i udvalget kan komme frem til de realiteter, der skal afgøres. Der er jo i udvalget og for øvrigt også i den offentlige debat fremlagt så meget materiale, at jeg mener, udvalget i dag kunne være i stand til at foretage en bedømmelse, der kan resultere i en løsning af spørgsmålet.

Selvfølgelig er jeg helt enig i, at en bevilling af den størrelse og et projekt af det omfang er noget, som må undersøges meget grundigt; jeg mener, at både tilhængerens og modstanderens argumenter må afvejes og undersøges, før man tager den endelige stilling, særlig til linjeføringen, der jo netop i de senere år har været medvirkende til en forøget debat om spørgsmålet.

Jeg vil gerne sige på mit partis vegne, at vi er helt klar til at tage en forhandling om en ændret linjeføring. Jeg kan jo også sige på forhånd, at den linjeføring, som er foreslået af ministeren, jo ikke var en linjeføring, som de storkøbenhavnske kommuner, heller ikke de 3 kommuner, som direkte er nævnt i lovforslaget, havde tilsluttet sig. Vi havde fra kommunernes side ønsket en anden linjeføring, og derfor vil vi også fra vor side være åben for diskussion om en anden linjeføring og en anden prioritering, selv om jeg ikke er helt så sikker som hr. Guldberg på, at en undergrundsbane til Kgs. Nytorv og videre frem ikke er meget nødvendig; den er måske også nødvendig for at få den rigtige Amagerforbindelse. Men det er som sagt et spørgsmål, vi kan

drøfte i udvalget, når det nu igen bliver nedsat.

**Arne Larsen:** Det er nu fjerde gang, vi har tunnelbaneforslaget til første behandling. Sidste gang, altså da vi havde det fremme for tredje gang, udtalte vi jo alle håbet om, at 3 gange måtte være nok, men det skulle altså ikke gå sådan, og nu har vi altså i dag for fjerde gang lovforslaget til behandling. Jeg har ved alle de tidligere lejligheder fremført socialistisk folkepartis principielle syn på dette lovforslag, og der er ingen grund til at gentage det i dag. Vi er, vi var, og vi vil fremdeles være tilhængere af, at tunnelbaneforslaget gennemføres så hurtigt som overhovedet muligt.

Det er da helt klart, at problemet om den kollektive trafik i København må løses. Vi finder, at tunnelbaneforslaget er det fornuftigste i så henseende, men er dog klar over, at der er mange vanskeligheder, som skal overvindes i forbindelse med forslagets gennemførelse. I henhold til ministerens forslag skal første etapeudbygning altså ske fra Vesterbro til Kgs. Nytorv. Mit parti har jo stillet sig lidt tvivlende over for, om det var hensigtsmæssigt, at første etape sluttede ved Kgs. Nytorv. Jeg har foreslået, at første etapeudbygning skete til Østerport Station, således at vi fik en egentlig Cityring, for på den måde at aflaste Boulevardbanen og fra første færd få et funktionsdygtigt tunnelbanesystem. Det er da også med glæde, jeg konstaterer, at de kommuner, som er blevet adspurgt som følge af venstres notat om en anden linjeføring, bogstaveligt talt alle går ind for denne første etapeudbygning til Østerport Station, så jeg håber, vi i udvalget kan arbejde videre med dette spørgsmål og finde en løsning, sådan at vi fra starten af får en funktionsdygtig Cityring etableret. Derfor er jeg også ganske uenig med det ærede medlem hr. Guldberg, som jo ikke ønsker tunnelbaneforslaget udbygget på denne måde, men i første række vil satse på Frederiksberglinjens indføring til Air Terminal og under havnen til Kastrup Lufthavn. Det vil vare længe, tror jeg, før lufthavnsspørgsmålet er endeligt løst, og så længe kan vi ikke gå og vente på en igangsætning af tunnelbaneforslaget her i København, så derfor synes

[Arne Larsen.]

jeg ikke, det er relevant overhovedet at stille spørgsmålet således. Vi kan ikke fortsat indtage en afventende holdning, men efter mit partis mening må vi hurtigst muligt i gang. Vi finder også, at det er uheldigt, at det skal tage både 20 og 25 år at få hele dette forslag realiseret. Vi mener, der bør mere skub på, sådan at forslaget kan gennemføres over en kortere årrække.

Med hensyn til den øvrige etapeudbygning er det klart, at dér må man tage stilling til problemerne, efterhånden som de melder sig. Vi skal jo i første omgang kun tage stilling til første etapeudbygning. Jeg vil tro, at anden etapeudbygning må blive en linje til Amager på en eller anden måde, og det er klart, at det er nødvendigt, forinden man går videre, da at foretage meget grundige og omfattende trafikanalyser, sådan at man virkelig kan få undersøgt, hvilke behov der er for en videre udbygning af tunnelbanesystemet. Jeg tror, at det vil blive meget nødvendigt, at noget sådant foretages langs med lovens gennemførelse.

Med disse korte bemærkninger skal jeg for fjerde gang tilsige mit partis velvillige tilslutning til lovforslaget.

**Else-Merete Ross:** Nu er det fjerde gang, vi skal behandle dette lovforslag, og jeg håber, at vi denne gang må få lovforslaget færdigbehandlet. I hovedsagen skal jeg henvise til de bemærkninger, jeg kom med sidste gang. Men siden sidste førstebehandling er der kommet svar på det notat, som partiet venstre har fremlagt. Disse svar må kunne danne grundlag for, at vi nu når til en afgørelse.

Både Københavns magistrat og Frederiksberg kommunalbestyrelse finder en videreførelse af tunnelbanen fra Kongens Nytorv til Østerport ønskelig. Københavns kommune lægger vægt på, at Amagerlinjen får en fremskudt prioritet, og Frederiksberg kommunalbestyrelse vil ikke modsætte sig, at Amagerlinjen får en fremskudt prioritet. Københavns amtsråd anser det for ønskeligt, at der etableres en S-togsforbindelse til lufthavnen, og mener, det ville være en fordel, dersom Boulevardbanen direkte passerede de centrale bydele. Om det betyder, at amtsrådet også ønsker City-

linjen ført fra Kongens Nytorv videre til Østerport, fremgår ikke af skrivelsen.

Ikke mindst på baggrund af disse udtalelser håber jeg derfor, der bliver mulighed for at nå frem til en vedtagelse om en Citylinje helt til Østerport og en vedtagelse om en Amagerlinje. Bolig- og arbejdsplads trafikken skulle på Amager give rigeligt grundlag for mindst én S-bane. Når dertil kommer befordring til og fra lufthavnen og til det Scandinavian Trade Center, som der er planer fremme om at bygge, forekommer det mig, at man også i udvalget måtte kunne blive enig om at give en Amagerforbindelse en særlig fremskudt plads i planlægningen.

De dele af det fremsatte lovforslag, som det radikale venstre på indeværende tidspunkt kan give tilslutning til, er således § 1, nr. 1 og 3.

**Diderichsen:** Jeg skal ganske kort præcisere liberalt centrum's synspunkter med hensyn til anlæggelse af tunnelbaner.

Det er jo klart, at man kan definere den offentlige trafiks opgave således, at den skal sørge for, at borgerne på en betryggende, på en hurtig og på en så bekvem måde som muligt kan komme fra bydel til bydel, fra bolig til arbejdsplads o. s. v. Og hvis man holder sig det for øje, så ved jo enhver, der færdes i København til daglig, at trafikken på ingen måde opfylder disse formål, og det er derfor nødvendigt, at der nu sker noget. Efter de store forsinkelser, som denne sag har været ude for, og det meget tovtækkeri er det absolut nødvendigt, at vi nu skrider til handling, og det vil sige, at folketinget skaber det lovgrundlag, der skal til for nu at komme i gang.

Jeg kan ikke se, at der indtil nu er fremsat forslag om nogen bedre løsning end et tunnelbanenet. På den anden side er det jo også klart, at man under teknikens kraftige udvikling og hurtige udvikling må regne med, at der kan konstrueres nye trafikmidler, som både på en billigere og måske mere velegnet måde opfylder trafikken's formål. Vejer man disse to afgørende hensyn over for hinanden, må man komme til det resultat, for det første, at vi ikke kan vente på, at noget vil vise sig, men for det andet, at vi heller ikke bør lægge os fast på

[Diderichsen.]

en løsning af en så omfattende karakter, som måske om 20 eller 30 år vil vise sig at være den forkerte. Derfor må det rigtige være, at folketinget nu skaber lovgrundlaget for anlæggelsen af den mest tiltrængte tunnelbanestrækning, som man jo for øvrigt lige så godt kunne kalde en udvidelse af S-banenettet, og jeg tænker hermed på Citystrækningen, som stadig væk også for vort parti står som den vigtigste og mest påkrævede af disse strækninger.

Jeg anbefaler altså, at man vedtager at anlægge Citystrækningen med de to i lovforslaget nævnte udvidelser, og at man samtidig særlig retter opmærksomheden mod forbindelsen fra og til Amager og sørger for, at også denne livsvigtige forbindelse så hurtigt som muligt kommer i gang. I årene mens disse arbejder sker, kan man så holde udvig efter nye tekniske muligheder og eventuelt ændre den øvrige del af programmet efter sådanne moderne tekniske opfindelser, hvis de viser sig brugbare. Liberalt centrum må derfor anbefale forslagens tanke om anlæg af Citystrækningen med dens videreførelser og ser altså også gerne problemet om forbindelsen til Amager løst så hurtigt som muligt.

**Ministeren for offentlige arbejder (Svend Horn):** Jeg vil gerne sige tak for den positive indstilling, som partiernes ordførere her har givet udtryk for. Det svarer jo til, hvad der er sket de tidligere gange, denne sag har været drøftet her i tinget.

Man kunne i og for sig være fristet til en generel drøftelse af visse forskelligheder i opfattelsen mellem regeringens stilling og de synspunkter, som det ærede medlem hr. Guldberg gav udtryk for; men da det har været drøftet gentagne gange i udvalget og vil blive drøftet igen, finder jeg ikke nogen anledning hertil.

Jeg vil gerne pege på det, det ærede medlem hr. Diderichsen var inde på, nemlig at den tekniske udvikling går så hurtigt, at et og andet vel kan og bør rettes, efter-

hånden som tingene skrider frem. Det er jo det gode ved dette lovforslag, at det er opbygget på den måde, at foreløbig beslutter man kun at realisere det, som alle er enige om. Dernæst vil man efterhånden ved særlig lov gennemføre de forskellige etaper, som nu er skitseret i lovforslaget, og rækkefølgen kan blive vidt forskellig fra det, man skønner i dag, det, teknikerudvalget i sin tid skønnede, og det, man måtte skønne lidt fremme i tiden, når det engang bliver realiserbart ved, at man har penge til det.

Jeg vil mene, at en meget afgørende årsag til, at vi netop får taget principiell stilling til de ting, som skal komme senere, er, at kommunerne — og det vil ikke mindst sige Københavns, Frederiksberg og Gentofte kommuner — har krav på at få markeret, hvad vi i øjeblikket mener der skal ske fremover, for at de kan disponere i deres byplanlægning, sanering og alt, hvad der ellers skal foregå. Vi kan ikke byde kommunerne, at vi ikke har en mening om tingene i dette øjeblik. Heri ligger naturligvis ingen garanti for — det fremgår af det, jeg lige har sagt — at vi om 5 eller 10 år vil have den samme indstilling. Der skulle altså ikke være noget forgjort ved, at man indtager denne stilling.

Det er jo rigtigt, som det er fremført af det ærede medlem hr. Arne Larsen og det ærede medlem fru Else-Merete Ross, at i de udtalelser, vi har modtaget, og som er gået til udvalget før valget, er der ikke fra kommunerne gjort forestillinger om, at man skulle ændre på forslaget.

Med hensyn til Amager vil jeg gerne understrege — og det vil man også huske fra udvalgsarbejdet gennem årene — at jeg for mit vedkommende er meget positiv med hensyn til, at Amager får den bedst mulige dækning. Hvis man nemlig tænkte sig, at en af de to bevægelige broer kom ud af funktion, ville der opstå betydelige vanskeligheder. Der er også en betydelig tilvækst på Amager, hvad man kan være mere eller mindre for; men den er der, den fortsætter, og vi er i høj grad opmærksom på det.

Endelig skal jeg sige til hr. Guldbergs be-

**[Ministeren for offentlige arbejder.]**

mærkning om Citylinjen, at her er der en væsentlig forskel i vor opfattelse af, hvordan Citys placering i hovedstadsområdet vil være fremover, og det er der vel ingen grund til at optage en diskussion om; jeg har altså en anden opfattelse end det ærede medlem.

Der er nu al anledning til at drøfte tingene videre i udvalget. Jeg synes, det er godt, at vi fik den oplysning, som det ærede medlem hr. Stæhr Johansen kom med vedrørende Glostrupundersøgelsen; den kan nok give anledning til, at man med endnu større alvor søger at få dette lovforslag gennemført i indeværende folketingsår, hvad jeg meget må anbefale. Jeg siger tak for tilslutningen.

**Guldberg:** Det, der kalder mig frem, er et par bemærkninger fra de andre ordførere. Hr. Arne Larsen var bl. a. ved tilsyneladende at stille tingene op, som om det, det drejede sig om, var, hvornår vi skulle i gang med at bygge disse tunnelbaner. Da jeg forstår, at hr. Arne Larsen er en meget varm tilhænger af at få en tunnel ind under Vesterbro hurtigst muligt, må det jo være den, han ønsker at få påbegyndt så hurtigt som muligt. Det er mig ufatteligt, at man virkelig ansvarligt kan forestille sig, at vi her i landet med de opgaver, vi ikke har løst i dag, inden længe skulle kunne afsætte en væsentlig del af midlerne på vort anlægs- og byggebudget til at få lavet en tunnel under Vesterbro.

Ja, vi har fået den oplysning, som fru Else-Merete Ross nævnte. Det er rigtigt, at kommunerne i deres svar netop siger, at linjen til Kgs. Nytorv bør føres videre til Østerport. Men dette siger ikke meget andet, end at hvis man bygger en tunnelbane fra Københavns Hovedbanegård til Kgs. Nytorv, mener kommunerne, at den skal føres videre til Østerport, og det tror jeg da alle kan være enige i. Det, der er det springende punkt i denne sag, og det, der er det farlige at binde sig til, er at ville lægge sig fast på, at der skal være en ekstra tunnelbanelinje ud over den nuværende Boulevardbane ind under den indre by. Det farlige ligger i, at det bliver bestemmende for linjeføringen af alle de andre, og så er det næsten lige meget, hvilken man begynder med, for så har man bundet sig til det.

Jeg vil i denne forbindelse gerne nævne, at professor Bendtsen som den mand, der her i landet uden at være bundet til bestemte trafikmæssige interesser er internationalt anerkendt som planlægger, og som har erfaringerne også andre steder fra, klart oplyser, at det er overordentlig tvivlsomt, om der nogen sinde vil være brug for den aflastning af Boulevardbanen, som Citylinjen vil være. Når det er sådan, er det mig ikke muligt at forstå, hvorfor man så skal indrette alle de andre baner efter, at en Citylinje kommer.

På det punkt er vi imidlertid nødt til, at finde en afgørelse. Jeg håber, at denne afgørelse kan blive sådan, at vi begynder med det, der er det væsentligste efter vor opfattelse — eller i hvert fald væsentligt — og som der jo også er megen sympati for, nemlig forbindelsen til Amager, som man gerne i den anden ende må føre ud til Frederiksberg. Lad os så se, hvordan det virker. Jeg indrømmer, at man dermed ikke har afskåret sig fra, men heller ikke bundet sig til en Citylinje — men det er også det, vi meget nødig vil, når vi alligevel ikke i morgen kan begynde at lave de tunneler.

Endelig må jeg måske lige for en ordens skyld nævne en ting, som jeg vil bede om en reaktion på fra ministeren. Det er det, vi har været inde på nogle gange, nemlig at det, vi trænger til, inden vi får lagt os endeligt fast, i virkeligheden er at få lavet det storkøbenhavnske trafikselskab og få samlet baner og overfladetrafik under noget fælles — det behøver ikke at være så udelukkende offentligt, det kan jo ordnes på mange måder. Vi mangler nemlig for at kunne afgøre disse ting helt rigtigt det grundlag, der ligger i, at en uafhængig teknisk institution, som ser det som en helhed, ligesom vi må gøre det herinde, kan give os en vejledning.

**Arne Larsen:** Hr. Guldberg og jeg bliver tilsyneladende ikke enige om, hvordan dette tunnelbanesystem skal udbygges. Jeg synes i øvrigt, jeg kan bemærke, at hr. Guldberg overhovedet ikke ønsker nogen form for tunnelbane foreløbig. Jeg synes, at det af ministeren fremsatte lovforslag, som vi nu for fjerde gang har til behandling, er ganske udmærket, og heri står jo ganske tydeligt, at 1. etape af tunnelbaneanlæggene skal

[Arne Larsen.]

være Køgebugtbanens indføring i tunnel under Vestebro via Københavns Hovedbanegård og Højbro til Kgs. Nytorv. Deri er jeg ganske enig.

Jeg tror dog, det er nødvendigt ikke alene at føre denne linje til Kgs. Nytorv, men at føre den videre til Østerport Station. Derved får vi nemlig en fungerende Cityringlinje. Hele området inden for Søerne er jo det tættest bebyggede område, vi overhovedet har i Danmark. Her ligger flest arbejdspladser, her er flest mennesker beskæftigede, her er et stort problem med hensyn til at løse bolig—arbejdsstedstrafikken på en tilfredsstillende måde, således at disse mennesker kan komme hurtigt frem og tilbage mellem arbejdsplads og bopæl. Vi er derfor varme tilhængere af Cityringlinjen og håber — jeg tror i også, jeg på de øvrige ordføreres tilslutning i dag kan se, at der er en chance derfor — at denne Cityring bliver påbegyndt.

Jeg kan ikke se, at det forslag, som hr. Guldberg stiller, nemlig Frederiksberglinjens indføring gennem tunnel til Air Terminal og derfra videre over til Amager, er den rigtige ende at begynde i. Jeg tror det ikke, for, som det jo er sagt i svarene fra kommunerne og statsbanerne, er det, det drejer sig om at løse i forbindelse med en Amagerlinje, igen bopæl—arbejdspladstrafikken. Det er den, der er det helt afgørende, og da vi altså ikke foreløbig har en løsning på lufthavnsspørgsmålet, mener jeg ikke, at vi kan udskyde hele problemet.

Jeg synes, at kommunerne har givet et klart og tydeligt svar, og vil blandt andet henvise til det svar, som Københavns magistrat har givet, hvori siges:

„I denne anledning skal man meddele, at den samlede magistrat i Københavns kommune principielt foretrækker det af ministeren i folketinget fremsatte forslag, dog således, at man må ønske, at Citylinjen som 1. etape føres videre fra Kongens Nytorv til Østerport Station, og endvidere, at man lægger megen vægt på, at der gives en Amagerlinje en fremskudt prioritet af hensyn til de vanskelige trafikforhold imellem Amager og København.“

Jeg er ganske enig i Københavns magistrats synspunkter i så henseende.

**Else-Merete Ross:** Jeg vil gerne sige til hr. Guldberg, at jeg slet ikke kan forstå, at han ikke tager hensyn til overfladefrafikken. Jeg ved godt, at man fra venstres side har sagt, at så kunne man have busser i den indre del af byen.

Jeg synes ærlig talt, at det i betragtning af de erfaringer, vi har med de store busser, der kører ad de meget smalle gader og derved forårsager så mange trafikstop i det daglige liv, at det er til almindelig ulempe både for fodgængere, sporvognsgængere, biler og alt, hvad der er, at det så må være rimeligt at få trafikken ned under jorden. Hvis man så vil sige, at disse busser jo kunne klare sig ved, at man lavede flere motorgader, vil jeg gerne vide, om hr. Guldberg virkelig mener, at København skønhedsmæssigt ville blive en rar by at være i, hvis vi skal have endnu flere motorgader end dem, vi allerede har. Jeg synes nemlig, at vi allerede nu er lige ved at ødelægge København med de mange motorgader. Lad os dog få en del af trafikken ned under jorden.

(Kort bemærkning).

**Guldberg:** Jeg vil gerne både til hr. Arne Larsen og fru Else-Merete Ross sige, at det jo er meget godt, at vi kan få vejledning fra kommunerne om, hvad de gerne vil have. Vi får imidlertid også den vejledning, at de ikke vil betale, og selv om der tilsyneladende er et vældigt flertal for, at dette skal gennemføres, så har det flertal i hvert tilfælde én vej, det skal komme over først, og det er at blive enig med kommunerne om, hvordan man skal dele pengene — og det er der jo ikke enighed om endnu. Det tyder ikke på den meget store interesse.

Med hensyn til overfladefrafik og motorgader vil jeg sige, at det da er klart, at man ikke skal ødelægge Københavns indre by, men nu taler vi om den indre by, om det inden for ringen. Det er kun et par kilometer i bredden, og det skal man ikke ødelægge med motorgader. På den anden side skal man heller ikke ødelægge det med en yderligere overbefolkning af arbejdspladser, og det er det, man vil gøre, hvis man byder mere trafik ind til det, end man behøver. Vor opgave skal være at undgå at få ødelagt den indre by. Vi skal hellere få tyndet

[Guldberg.]

ud, hellere få byen spredt mere og så sørge for, at de ydre net og de lange linjer er i orden. Jeg synes — men det kan vi måske kigge på i udvalget — at det kunne være ganske morsomt at tage et kort over den indre by og lægge ind på et kort over Paris' metro. Læg så mærke til afstandene, når vi begynder at sammenligne! Så kan vi se, hvad det er for et lille område, der skal betjenes med overfladetræfik.

**Ministeren for offentlige arbejder (Svend Horn):** Jeg kunne tilråde, at man gjorde det samme med hensyn til London. Så kunne det godt være, man fik et andet syn på tingene.

Jeg er blevet bedt om en udtalelse angående et Storkøbenhavns trafikselskab. Så vidt jeg har forstået, er der egentlig sådan noget i gang en del af kommunerne imellem, og jeg kan som mit personlige, principielle standpunkt sige, at jeg meget gerne så, at kommunerne fandt frem til at centralisere driften af hele trafikken i Københavnsområdet. Det ville være god økonomi. Der gives jo en god service, men den kunne sikkert blive endnu bedre, så jeg kan altså kun give udtryk for, at jeg meget gerne så, at man fik et sådant selskab. Formen er i og for sig underordnet, blot man får de værdier, der ligger i besparelser og en bedre betjening af publikum.

Hermed sluttede forhandlingen.

*Lovforslagets overgang til anden behandling vedtoges uden afstemning.*

**Anden næstformand (Thestrup):** Jeg foreslår, 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:

*Første behandling af forslag til lov om leje.*

(Lovforslaget (nr. 48) findes i tillæg A. sp. 1077, fremsættelsen i tidenden sp. 68).

**Anden næstformand (Thestrup):** Sammen med denne sag foretages de under punkterne 8-10 på dagsordenen opførte sager, nemlig:

*Første behandling af forslag til lov om midlertidig regulering af boligforholdene.*

(Lovforslaget (nr. 49) findes i tillæg A. sp. 1115, fremsættelsen i tidenden sp. 68).

*Første behandling af forslag til lov om bolig-sikring.*

(Lovforslaget (nr. 50) findes i tillæg A. sp. 1049, fremsættelsen i tidenden sp. 68).

*Første behandling af forslag til lov om ændring i lov om boligbyggeri. (Om det almen-nyttige byggeri og dettes landsbyggefond).*

(Lovforslaget (nr. 51) findes i tillæg A. sp. 1157, fremsættelsen i tidenden sp. 68).

Lovforslagene sattes til forhandling.

**Axel Ivan Pedersen:** De fire lovforslag, vi her behandler, har tidligere været til første behandling og to af dem endog to gange, og de skulle således ikke give anledning til fornyet diskussion, men da der i mellemtiden har været folketingsvalg, og da boligforliget indtog en central plads i valgkampen, må det forekomme naturligt at fremsætte nogle bemærkninger.

Det blev under valgkampen draget i tvivl, hvorvidt socialdemokratiet efter valget ville vedstå forliget, vel nok foranlediget af, at socialistisk folkeparti bl.a. gik til valg på det negative: „Vælt boligforliget“, og at liberalt centrum befandt sig på samme linje, ganske vist ud fra lidt andre motiver. Denne tvivl var helt unødigt; vi havde fra socialdemokratiets side forud for valget erklæret, at uanset valgets udfald ville vi i partiet føle os forpligtet over for de indgåede aftaler, således som socialdemokratiet altid har gjort det og altid vil gøre det. Men det må på den anden side naturligvis ikke udelukke os fra, hvis muligheder viser sig, derfor at gennemføre en lovgivning, der uden at røre principperne i de indgåede aftaler kan forbedre vor boliglovgivning på væsentlige punkter, jeg kan tilføje: at gennemføre foranstaltninger, som er i overensstemmelse med boligforligets aftaler og ånd; jeg