

Den næste sag på dagsordenen var:

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

(Første behandling af lovforslaget (nr. 3) findes i tidenden sp. 474, udvalgets betænkning i tillæg B. sp. 1241).

Der var stillet 14 ændringsforslag i betænkningen.

Uden for betænkningen var der ikke stillet ændringsforslag.

Lovforslagets paragraffer, ændringsforslagene og spørgsmålet om lovforslagets overgang til tredje behandling sattes til forhandling under ét.

Ove Hansen: Jeg vil gerne udtale min tilfredshed med, at vi er nået så vidt, at lovforslaget nu kan blive genstand for anden behandling. Vi har haft 4 førstebehandlinger her i tinget i tidens løb; vi har følt savnet ved ikke at komme videre i vort arbejde, men nu er det lykkedes at tilendebringe udvalgsarbejdet, så vi altså nu kan gå til anden behandling.

Jeg vil gerne sige her, at jeg mener, der er gjort et dygtigt og godt arbejde i udvalget, hvor vi virkelig har fået gennemdrøftet problemerne og fået en del oplysninger. Jeg er derfor glad for at kunne sige, at omend ikke alle 5 partier i udvalget er blevet enige om at indstille lovforslaget til vedtagelse, er dog de 4 partier i udvalget enige om nu at gennemføre lovforslaget med visse ændringer. Jeg beklager, at venstres repræsentanter i udvalget ikke har kunnet medvirke til lovforslagets gennemførelse på de vilkår, ændringsforslagene og lovforslaget byder på. Jeg synes, det havde været rart, om der om en så stor opgave, som der unægtelig er tale om, havde været enighed her i tinget; men det har altså ikke været muligt.

Vi har i den lange tid, vi har behandlet lovforslaget, flere gange i pressen set sagskyndige gå imod lovforslaget. Jeg har med interesse læst disse indvendinger, men jeg har ikke kunnet finde virkelige holdpunkter i de argumenter, man har anvendt mod tunnelbaner her i Storkøbenhavn. Jeg tror, det afgjort er nødvendigt, at vi får

tunnelbaner; jeg tror, at centrum, City, i en by altid vil være tillokkende, dragende. Jeg tror ikke, man kan forrykke centrum, og jeg vil derfor anse det for at være af meget stor værdi, at vi nu får tunnelbaner ind til city her i København, og at der bliver mulighed for S-banestationer ved Rådhuspladsen, Højbro Plads og Kongens Nytorv.

Det kan siges, at overfladetrafikken måske ikke får den lettelse, man havde ønsket at give den ved hjælp af tunnelbanerne. Men mon ikke det mest ligger i, at trafikken bliver større og større, at flere og flere bliver bilkørende? Men samtidig mener jeg dog, at når man må regne med en stærk og stigende overfladetrafik, er det et bevis for, at det stadig væk er mod centrum, flere og flere drages. Selv om forstadskommunerne vokser og meget rykkes fra København ud i forstadskommunerne, ikke mindst erhvervsbyggeriet, tror jeg alligevel, at der vil være brug for baner i cityområdet. Ser vi på andre storbyer rundt omkring i Europa, finder vi, at man også dér fremdeles bygger tunnelbaner, fordi man simpelt hen anser det for en nødvendighed.

Jeg vil gerne sige om lovforslagets skæbne, at den lange udvalgsbehandling, vi har haft, fortæller lidt om, at der virkelig er arbejdet grundigt med planerne om tunnelbanerne og spørgsmålet om tunnelbanernes værdi. I 1961 blev der nedsat to udvalg, der skulle arbejde med problemerne, et teknikerudvalg og et udvalg, der nærmere skulle tage sig af de økonomiske problemer. I dette teknikerudvalg var man enig om fra alle sider, at tunnelbanerne skulle etableres, og i udvalget, der mere tog sig af den økonomiske side af sagen, var man i og for sig også enig om banernes anlæg og driften deraf. Når der ikke opnåedes hel enighed, skyldtes det mere uenighed om, hvem der skulle betale. Kommunernes repræsentanter, der var med i udvalget, så gerne, at staten tog en meget væsentlig part af udgifterne, nemlig de 85 pct., således at kommunerne selv kun skulle udrede de 15 pct. En overgang under udvalgsarbejdet var man enig om, at kommunerne skulle udrede de 30 pct. og staten de 70 pct. — dog var kommunernes repræsentanter ikke enige i denne fordeling. Det var venstres repræsentanter derimod, og når det alligevel under det lange udvalgsarbejde endte med

[Ove Hansen.]

at venstre ikke kunne tiltræde tunnelbane-anlægget, skyldtes det mere uenighed om, hvem der skulle afholde udgifterne, end uenighed om selve anlægget af banerne og den tekniske side derved.

Når venstre i betænkningen anfører, at man ikke har spurgt kommunernes repræsentanter om de ændringer, der nu skal tages stilling til, vil jeg gerne gentage, at kommunernes repræsentanter jo har været med i de mange og lange udvalgs møder, vi har haft. De er måske ikke gjort bekendt med de ændringer, vi har foreslået i den sidste tid; men jeg vil gerne tilføje, at de ændringer, der foreslås, netop imødekommer de ønsker, som de kommunale repræsentanter havde med hensyn til tunnelbanerne. De så meget gerne, at tunnelbaneanlægget ikke som efter det oprindelige lovforslag skulle standse ved Kongens Nytorv, men blev videreført til Østerport, og vi er under udvalgsarbejdet blevet enige om, at Citylinjen skal videreføres fra Kongens Nytorv til Østerport. Her har vi altså i allerhøjeste grad imødekommet kommunernes ønsker.

Venstre foreslår, som det fremgår af betænkningen, at man opretter et storkøbenhavnstrafiksselskab. Det er en tanke, vi andre har haft for længst; vi tror, det en skønne dag vil blive nødvendigt med et storkøbenhavnstrafiksselskab. Jeg kan blot ikke forstå, at venstre nu i sidste time kommer med et sådant forslag. Der har været adgang til for mange år siden at støtte det; hr. Lindberg foreslog det i sin tid som minister for offentlige arbejder, og samfærdselskommissionen, som havde hr. Kjærboel til formand, arbejdede med problemet, og man havde meget gerne set en løsning på det dengang. Men da var venstre ikke villig til at medvirke dertil. Dette må ikke forstås på den måde, at vi nu ikke vil medvirke til en løsning af problemet om et storkøbenhavnstrafiksselskab, for det vil vi meget gerne. Men jeg vil gerne gøre opmærksom på, at det er et meget stort og vidtrækkende spørgsmål. Det kræver tid, hvis det skal løses, og derfor synes jeg, det er lidt urimeligt, at man nu i sidste øjeblik kommer med ændringsforslag herom i udvalgets betænkning.

De ændringsforslag, der nu er stillet til

lovforslaget, går ud på, at den såkaldte Citylinje — det er Køge Bugt-banens indføring — ikke skal gå under Vesterbro som oprindeligt foreslået, men derimod under Dybbølsbro og Hovedbanegården, videre over Rådhuspladsen og Højbro Plads til Kongens Nytorv og så videre til Østerport Station. Forlængelsen af banen fra Kongens Nytorv til Østerport koster ganske vist 60 mill. kr. mere, men da vi på den anden side sparer underføringen under Vesterbro, som vil koste ca. 80 mill. kr., betyder ændringsforslaget i realiteten en besparelse på ca. 20 mill. kr. i forhold til det oprindelige lovforslag. I lovforslaget var også angivet rækkefølgen for den videre udbygning af tunnelbaneanlægget her i Storkøbenhavn.

Vi har under udvalgsarbejdet ment, at det nok var rigtigst, at man ikke angav en rækkefølge, men lod udviklingen og visse problemer, der skal løses forinden, være afgørende. Derfor beder vi om, at folketingsudvalget får lov at fortsætte arbejdet; vi mener, at der er ting, vi sammen med ministeren for offentlige arbejder må drøfte, inden vi tager stilling til de videre tunnelbaneanlæg i Storkøbenhavn.

Vi er alle i udvalget enige om, har jeg opfattelsen af, at en forbindelse til Amager afgjort må komme og vel også inden alt for lang tid. Men her er der, synes vi, visse store spørgsmål, der skal besvares, inden vi kan sige, hvor en sådan bane skal placeres, og hvor den skal føres under havnen. Vi skal have løst problemet om, hvor den fremtidige lufthavn skal være, ligeså spørgsmålet om bebyggelsen på Amager, om Øresundsbroen m. v. Vi mener, at når udvalget kan fortsætte sit arbejde, kan vi efterhanden få klarhed over disse spørgsmål og så senere vende tilbage med forslag om de videre arbejder med de nye tunnelbaner.

Jeg vil gerne på mit partis vegne anbefale, at man stemmer for de ændringsforslag, der er stillet af et flertal af udvalget eller af hele udvalget og tiltrådt af ministeren for offentlige arbejder. Det drejer sig om ændringsforslagene nr. 1, 3, 4, 6, 7, 8, 9, 11, 13 og 14.

Jeg tror, vi er nået til en god løsning på tunnelbaneproblemet her i København. Det, vi nu skal tage stilling til, er altså det første anlæg af Citybanen, som videreføres til

[Ove Hansen.]

Østerport Station, hvad vi anser for at være en meget stor fordel. Jeg tror, vi hermed har lagt grunden til en virkelig løsning af tunnelbanespørgsmålet i Storkøbenhavn, og jeg anser det for en meget værdifuld beslutning, vi nu skal træffe her i folketinget. Jeg kan på mit partis vegne, som jeg sagde før, anbefale at stemme for lovforslaget og de ændringsforslag, som et flertal i udvalget har stillet.

Guldberg: Det er kun et øjeblik siden, man her i tinget havde en afstemning om nedsættelse af en trafikkommission, og jeg lagde mærke til, at man fra alle sider hylkede og glædede sig over princippet om, at der skal være sammenhæng mellem løsning af de trafikale opgaver og byplanlægning, egnspanlægning og landsplanlægning. Det var der åbenbart enighed om under et af punkterne på dagsordenen, men så skulle man næsten have lov at mene, at der også burde være det under et andet. Men det er her, den virkelige årsag ligger til, at der er en væsentlig forskel på venstres og de andre partiers stilling til denne sag.

Jeg ved ikke rigtig, om afstemningen før var en slags aflad på forhånd eller sådan noget; men jeg vil i hvert fald meget beklage, at det — til trods for, at der er udført et langt, og jeg synes sagligt udvalgsarbejde, og til trods for, at man, når man læser flertalspartierne bemærkninger i betænkningen, kan se, at de synspunkter, der særlig fra venstres side har været fremført, dog ikke har været uden virkning — alligevel ikke er lykkedes at bringe flertallet ud af det spor, det er kommet ind på for mange år siden, og som nu vil føre til, at man kommer til at gå videre med et tunnelbaneprojekt, som i virkeligheden er forældet.

Det fremgår ikke helt klart, hverken af betænkningen eller af ændringsforslagene fra flertallets side, om det, at flertallet nu ved at foretage en taktisk tilbagetrækning, der betyder, at man i første omgang her i tinget først og fremmest skal tage stilling til, om man skal have Citylinjen eller ej, og ligesom vil lade alle de andre fødelinjer, der var forudsætningene for den i det oprindelige lovforslag, ligge og hvile lidt, indicerer, at flertalspartierne i denne sag trods alt har taget så meget til sig af vor argu-

mentation, at de ikke længere er sikre på, at vi skal have det store, samlede tunnelbanenet, som lovforslaget oprindeligt gik ud på. Jeg vil med stor interesse lytte til, hvad der vil blive sagt også fra de efterfølgende ordførere om dette spørgsmål.

Vor modstand mod det samlede tunnelbaneprojekt og derfor også mod en del af det — da ganske særligt hvis denne del bare er løsrevet af taktiske grunde og skal slæbe hele resten med bagefter — baserer sig først og fremmest på, at hele grundlaget for lovforslaget er, hvad jeg godt kan kalde en forældet trafikpolitisk tankegang, og at det er løsrevet netop fra de planlægnings-synspunkter, som man burde tage hensyn til nu til dags.

Hovedsynspunktet — det kom også frem i det ærede medlem hr. Ove Hansens tale — er, at det, det gælder om, er at skaffe trafikmidler, der kan betjene Cityområdet med en slags pendultrafik. Når man nu hører lidt på, hvad der siges og oplyses af de sagkyndige, som har haft lejlighed til at sætte sig ind i, hvordan udviklingen er gået i andre lande og andre byer, vil man netop konstatere, at det, der er det helt centrale, er, at på et eller andet tidspunkt passerer et land det stade — og det har Danmark også passeret — hvor autobiletet er et sjældent befordringsmiddel, og bevæger sig ind i en tidsalder, hvor de fleste mennesker enten har eget automobil eller i hvert tilfælde et til rådighed, som de kan bruge i et vist omfang. I samme øjeblik man er kommet til det, viser det sig jo, at trafikønskerne forandres; og vor opgave må dog også på det trafikmæssige område være at søge at lovgive på en måde, der tager hensyn til rimelige og fornuftige ønsker til trafikken.

Det er klart, at der stadig vil være cityer, og der vil stadig være brug for citytrafik; men det er lige så klart, at det, der sker i et storbyfund, når motoriseringen er gået så langt frem, ikke er det, som nogle har villet påstå vi går ud fra, nemlig at der bliver behov for motorgader eller motorveje lige tværs igennem den indre by; nej, der vokser en ring af områder op omkring de store byer, hvor der er mulighed for at foretage langt de fleste af de almindelige daglige indkøb — alt det, der tæller i trafikken — samtidig med

[Guldberg.]

at arbejdspladser og bopæle spredes, således at ringen derfor mere og mere bliver den afgørende. Uanset hvor mange citylinjer og tunnellinjer man end har, vil det vise sig, at en meget betydelig del af befolkningen i et sådant samfund, når de skal „til byen“, som det hedder, med det ene eller det andet formål, foretrækker at kunne benytte deres eget befordringsmiddel; det samme gælder trafikken mellem arbejdssted og bopæl, hvor man også vil vælge at bruge eget befordringsmiddel, hvis muligheden overhovedet er til stede. Denne udvikling har vi også i København.

Når man ser på lovforslagets og flertallets ændringsforslags forhold netop til de foreliggende planlægningsopgaver og de planlægningspunkter, man ellers anlægger, vil man se, at de i virkeligheden står i skærende modstrid til det, man i øvrigt vil lave på andre områder.

Vi er alle sammen klar over, at vi skal regne med betydelige investeringer til f. eks., som det har været nævnt, at få opbygget et større center ude omkring Tåstrup. Vi er alle sammen klar over, at der er en række for Københavns fremtid og for Københavns planlægning helt afgørende opgaver: hvor skal lufthavnen placeres, hvor kommer Øresundsforbindelsen til at gå — idet vi dog i hvert fald er nogle, der regner med, at der vil blive tale om en Øresundsforbindelse mellem København og Malmø. Mens vi har siddet og forhandlet i udvalget — og jeg skal erkende, at det er der gået nogen tid med — er der den ene gang efter den anden dukket nye problemer op, der netop har vist, at dette lovforslag ikke er baseret på et helhedssynspunkt. Et af de sidste var, at der nu omsider viste sig basis for at komme frem til en lukning af Sydhavnen, og man skal jo ikke se meget på Københavnskortet for at blive klar over, at der dermed sker en meget afgørende ændring af forudsætningerne for trafikforbindelserne i det storkøbenhavnske område.

Alle disse ting — befolkningsudviklingen, befolkningens ønsker, de store og uafklarede spørgsmål, jeg har nævnt her — er dele, og nødvendige dele, af en fornuftigt planlagt trafikpolitik for det storkøbenhavnske område, og derfor er deres afklaring en væsentlig forudsætning for meget af det, som stod i det oprindelige lovforslag.

Hvis jeg nu må forudsætte, at flertallet, som altså igennem sine ændringsforslag har besluttet sig til i første omgang i hvert tilfælde at forlade den store historie, som jo også ville komme til at koste nogle milliarder kroner, lægger sig fast på, at der så i hvert tilfælde skal laves en Citytunnelbane, så rører man altså netop ved den del, som efter vor opfattelse er den mest usikre, samtidig med at man — ganske vist med nogle overordentlig positive bemærkninger i betænkningen — ved at vedtage noget sådant udskyder og snarere lægger hindringer i vejen for det, som vi ville betragte som noget af det mest presserende og væsentlige og letteste at afgøre i det storkøbenhavnske trafikbillede.

Det har undret mig meget under forhandlingerne, at det nu var Citylinjen, der først og fremmest skulle igennem. Man kan ikke lade være med at spørge, om årsagen til det er, at det er en nøglelinje for alle de andre, og at man derfor, når man har fået den vedtaget, er nogenlunde klar over, at man så i virkeligheden kører med nogle planer, som næsten automatisk med det behov, man skaber ved det, man selv laver, vil medføre, at man må fortsætte ad den vej.

Citylinjen har oprindeligt ud over, at den var en del af en samlet plan, været motive-ret med, at det var nødvendigt at skabe en aflastning for den københavnske Boulevardbane, først og fremmest vel på strækningen mellem Københavns Hovedbanegård og Østerport. Jeg ved ikke, hvor man har det fra, for når man dykker ned i oplysningerne — også dem, der har foreligget for udvalget — konstaterer man, at der ikke foreligger nogen som helst dokumentation eller underbygning af, at Boulevardbanen skulle blive

[Guldberg.]

utilstrækkelig. Det er muligt, at den bliver det, og så kan man jo aflaste den. Dertil kommer, at mens vi har arbejdet med tunnelbaneplanerne i udvalget, er der fremkommet en række ting, som snarere vil virke til en mindre belastning af Boulevardbanen i fremtiden, end lovforslagets fædre oprindeligt har regnet med. Det er jo ikke ligegyldigt for Boulevardbanens belastning, hvor Øresundsforbindelsen kommer; det er heller ikke ligegyldigt, hvordan man løser de andre spørgsmål, og derfor er der ikke den grundlæggende, som i hvert tilfælde var brugt i det oprindelige lovforslag, nemlig at man ikke kan komme i gang med det, som vi alle er enige om, og som også er vedtaget: at få udbygget de allerede vedtagne S-togslinjer og skaffet plads til dem, uden at man samtidig får en tunnel tværs igennem den indre by.

Ud over alle de rent trafiktekniske betragtninger vil jeg også gerne sige, at vi i mit parti på det dybeste vil beklage den belastning, kan vi sige, af den københavnske befolkning, det vil blive, hvis man nu de næste 30 år skal grave tunneler rundt omkring i byen og altså begynder med at skulle lave én tværs igennem den gamle by. Det kan ikke undgås, at noget sådant vil komme til at påvirke og ændre bybilledet.

Når man fra et planlægnings synspunkt i øvrigt også fra de andre partiers side erklærer, at man netop ikke er tilhænger af at fremme en overdreven og stærk koncentration i den indre by, bliver det noget vanskeligt at forstå, hvorfor man så vil bruge et betydeligt beløb til investering, der næsten nødvendigvis må få denne følge. Hvad er meningen med at investere alle disse penge i en tunnel, hvis det ikke medfører en stigende mulighed for udnyttelsen af City? Men hvad vil en stigende udnyttelse sige? Ja, det vil sige, at man skaffer plads til den øgede koncentration. Så kan man sige, at man ud fra byplanlovgivningen og med de andre forskellige midler, man nu har i hænde, vil forsøge at forhindre den ødelæggelse, det i virkeligheden vil være, forhindre den overbebyggelse, det vil føre til, og ændringen af bybilledet. Det kalder jeg fromme ønsker, for den slags lader sig nu engang ikke gøre i det lange løb, hvis det går imod de økonomiske interesser. En

ting er nemlig helt sikker: så snart et flertal i folketinget har vedtaget, at der skal laves en tunnel tværs igennem City, så skal vi nok se virkningerne på priserne på såvel grunde som ejendomme i det område, der får en særlig fordel deraf — det skulle være mærkeligt andet. Men så engagerer vi os igen i en fortsat udvikling af det, som har været til skade for så mange andre byer, og som vi kunne undgå her. Simpelt hen af økonomiske grunde — fordi trafikmidlerne er kommet til stede, fordi man allerede har investeret penge i det, og fordi man ikke kan stå imod over for presset — lader man denne udvikling gå videre og bøjer sig den ene gang efter den anden. Vi har allerede i den københavnske byplanshistorie ikke få eksempler på, at når tilstrækkelig stærke kræfter står bagved, må de regler og bestemmelser, man i øvrigt både har ønsket at opretholde og lovet at ville opretholde, vige. Derfor må konsekvensen af den Citylinje, som flertallet nu er så ivrigt for, næsten uundgåeligt blive overbebyggelse og ødelæggelse af City — og jeg tænker altså ikke bare på ulemperne, som jo nok skal blive ubehagelige nok, mens det hele står på.

Når vi fra venstres side har sådanne synspunkter, er det ganske klart, at vi for det første ikke kan stemme for et stort, samlet tunnelbanelovforslag i den form, det oprindeligt havde. For det andet kan vi heller ikke blive særlig meget mere venligt indstillet over for et reduceret lovforslag, der trækker Citylinjen frem som det væsentlige, idet det jo fremgår af flertallets bemærkninger, at det egentlig bare er en begyndelse.

Heroverfor må vi opstille det, vi mener er væsentligt, for der er jo visse ting, som vi ikke er uenige om. Vi er for det første fra venstres side enige i, at der er adskillige og vigtige københavnske trafikproblemer, der skal løses, men vi ville gerne have dem løst i overensstemmelse med moderne planlægning i stedet for gammel tankegang. Skal vi se på, hvad der er vigtigt og væsentligt, er der for det første én ting, som der, uanset hvordan det nu kan se ud på grund af den formelle opstilling af ændringsforslag o. lign., mig bekendt er enighed om, nemlig at den nuværende københavnske bybane inklusive banen over Nørrebro bør udbygges til en egentlig ringlinje. Det står også i et af vore ændringsforslag, og der er mig bekendt ikke

[Guldberg.]

uenighed om det. Men det er en væsentlig side af vort syn på, hvorledes storbyens trafik kan ordnes, at dette ikke er noget, der kan vente. Den større spredning, de nye områder og de nye bebyggelser længere ude omkring kan føre til, at man senere kan få interesse af en ringlinje længere ude — men det er jo ikke et spørgsmål, man behøver at tage stilling til i dag.

Bortset fra dette er det efter vor opfattelse langt mere realistisk at se i øjnene, at det, som er det største storkøbenhavnske trafikproblem, og det, som det var rimeligt at staten interesserede sig for at hjælpe det storkøbenhavnske område med at løse, er spørgsmålet om forbindelserne mellem Sjælland og Amager og spørgsmålet om at få forsynet Amager med anvendelige, offentlige trafikmidler. Det er ud fra det synspunkt, venstres forslag går ud på, at man i stedet for at engagere sig i større eller mindre dele af det store projekt går lige om bord i den ene og væsentlige opgave, som er at få bygget en forbindelse, gerne tværs igennem København. Vores forslag går jo konkret ud på, at man skal lave en forbindelse fra den nuværende Ballerupbane, som jo kan føres ind over Vanløse, hvor den går i forvejen, ind over Frederiksberg Station. Man vil altså med nogle få kilometers tunnel kunne føre en sådan jernbanelinje frem forbi Københavns Rådhusplads. Derved imødekommes et ønske om, at der i lige det område af byen bliver adgang til en S-bane — og på dette punkt må det jo blive en tunnelbane, fordi den skal under havnen — og man kan så føre den tværs over havnen og til sin tid fortsætte udbygningen på Amager, når man kan placere linjerne på Amager under hensyn til de uløste forhold.

Det er ret ligetil, men det er altså åbenbart noget, vi desværre ikke har kunnet få tilslutning til, og jeg kan ikke lade være med at få fornemmelsen af, at det selvfølgelig i nogen grad skyldes, at hvis man fulgte venstre i dette synspunkt og lod Citylinjen vente indtil videre, så ville det gå, som det er gået i de år, vi har diskuteret tunnelbanerne, at jo længere tid der gik og jo flere oplysninger der kom frem, jo mere klart vil det blive, at det samlede tunnelbaneforslag ikke skal gennemføres, og derfor vil man altså, hvis man ikke træffer beslut-

ningen nu, risikere, at det kan blive vanskeligt nogen sinde at komme igennem dermed.

Jeg har i forbindelse med forhandlingerne også været inde på spørgsmålet om de ekspropriationer, som lovforslaget og også det ændrede lovforslag giver hjemmel til. Jeg vil gerne sige, at med den taktiske tilbagetrækning er hele det problems økonomiske omfang jo blevet formindsket, endda meget væsentligt. Derfor kan det nu være rimeligt — også fordi vi stadig ikke har nogen viden om, hvorvidt det flertal, der står vagt om Citylinjen, ønsker at gennemføre det hele — at pege på, at det samlede forslag, hvis det var blevet gennemført — og det mener jeg da vi i venstre må sige at vi har haft en vis indflydelse på at det ikke blev — men hvis det var blevet gennemført, og hvis man omregner til nutidens grundpriser og tager hensyn til, at ekspropriationerne ikke ville blive gennemført lige med det samme, og til den udvikling, man derved måtte tage højde for, så ville en sådan lovgivning, så vidt jeg kan se, have givet hjemmel til at gennemføre ekspropriationer inden for det mere centrale København af en størrelsesorden på en halv milliard kroner, og så begyndte det jo at blive et beløb, som man nok kunne blive betænkelig ved.

Nu er det spørgsmål reduceret. I øjeblikket drejer det sig altså om noget væsentligt mindre. Det kan såmænd være galt nok, men det har selvfølgelig ikke det samme omfang, som det havde i det oprindelige forslag.

Venstre har i konsekvens af sine synspunkter stillet sine egne ændringsforslag. Udover dem, der vedrører selve linjeføringen, skal jeg særlig beskæftige mig med det, som også hr. Ove Hansen var inde på, og som jeg forstod at han ikke var så glad for at vi havde foreslået. Det er ikke, som hr. Ove Hansen sagde, et spørgsmål om oprettelse af et Storkøbenhavns trafikkselskab. Det står der da ikke noget om; det har vi jo drøftet så meget, og jeg kan da godt forstå, at det ikke er blevet til noget endnu. Det er da rigtigt, at der er mange, der har forsøgt, og at der er gjort meget for det.

Man har forsøgt så meget og gjort så meget for det, men det er ikke lykkedes, skønt man alle sammen gerne vil have det; jeg tror, alle partierne er enige om det, men det bliver ikke til noget alligevel. Kan

[Guldberg.]

man så drage nogen anden konklusion end den, at det kunne tænkes, at det var, fordi man havde forsøgt på en forkert måde? Det er i hvert fald det resultat, vi er kommet til. Det er klart, at hvis man vil gøre det til et spørgsmål om ja eller nej, alt eller intet, om et Storkøbenhavns trafikelskab omfattende al kollektiv trafik i Storkøbenhavn, trukket frem som en overenskomst, hvor staten og en række kommuner og andre myndigheder skal være med, og hvor alle skal nå at blive enige, og hvor en hel del af dem, der forhandler, i virkeligheden ikke ønsker at blive enige, så bliver man ikke færdig, og det er det, der er sket nogle gange.

Det, vi foreslår fra venstres side i vort ændringsforslag nr. 10 til § 5, er udelukkende, at når nu staten og i øvrigt folketinget er enige om, at man bør gå den vej, så kunne man jo da f. eks. begynde med at ordne sit eget, og det kan man jo gøre ved, at man i stedet for at gøre som flertallet, der vil vedtage, at tunnelbaner skal drives af statsbanerne — og derved, synes jeg, til en vis grad slår sig selv på munden — bemyndiger ministeren for offentlige arbejder til at søge den københavnske nærjernbanetrafik udskilt i et særligt selskab. Det er ikke et Storkøbenhavns trafikelskab, men det vil blive begyndelsen dertil. Og det vil blive det forhandlingsgrundlag, som vil kunne føre til målet. Det vil jeg altså på vore vegne anbefale at man gør, så man nu ikke én gang til får begravet en samlet trafikpolitisk løsning i København i mangeårige forhandlinger mellem de mange naturligt forskellige interesser, der er.

Jeg må på venstres vegne anbefale at stemme for de af mindretallet stillede ændringsforslag, og jeg må også sige, at vi i konsekvens af hele vor holdning ikke vil kunne stemme for flertallets forslag, altså heller ikke flertallets ændringsforslag.

Stæhr Johansen: Som de tidligere ordførere allerede har bemærket, har det jo været et langvarigt arbejde, der har fundet sted i det udvalg, der har beskæftiget sig med de storkøbenhavnske tunnelbaner, men jeg synes også, det har været et arbejde, som har båret frugt på den måde, at spørgsmålet har været meget gennemdrøftet, og

vi har alle været klar over, at det var så stor en investering, der skulle foretages, at det fra vor side måtte undersøges meget grundigt.

Vi står jo nu her ved et forslag om den såkaldte Citybane, og jeg vil gerne have lov til at bruge Churchills ord, som han kom med midt under krigen, at det må betragtes som værende enden på begyndelsen. Det er klart, at der jo, hvis den storkøbenhavnske trafik skal udbygges på den rigtige måde, er adskillige problemer, som der må tages op, og meget andet, der skal gennemføres.

Den foreliggende udvalgsbetænkning kan vist i forhold til det oprindelige lovforslag betegnes som et eksempel på begrænsningens kunst. Efter at vi i flere på hinanden følgende folketingssamlinger har drøftet et forslag om et system af nye tunnelbaner, har der vistnok hos hele udvalget været en fornemmelse af, at det nu var på høje tid at give folketinget lejlighed til at træffe en beslutning, der kunne afstikke visse retningslinjer for den fremtidige udvikling af Storkøbenhavns trafik.

For udvalgsflertallet er dette udkrystalliseret i forslaget om anlæg af en tunnelbane fra Dybbølsbro Station over Hovedbanegården, Højbro og Kongens Nytorv til Østerport Station. I forhold til den Citylinje, der var regnet med i lovforslaget, er der sket to ændringer: der regnes ikke med tunnel mellem Enghave og Hovedbanegården, men til gengæld foreslås Citytunnelen ført videre til Kongens Nytorv og til Østerport, og man går altså ned ved Dybbølsbro i stedet for.

For mig har især to hensyn været afgørende for, at jeg har kunnet gå ind for dette forslag. For det første har jeg anset det for overordentligt vigtigt, at der nu skabes mulighed for, at man langt om længe kan komme i gang med de tunnelbaner, som jeg anser for aldeles nødvendige for byens trivsel. Hr. Guldbergs pessimisme heroverfor kan jeg slet ikke dele, og jeg kan sige, at man ikke inden for hovedstadskommunerne overhovedet kan dele de synspunkter, som hr. Guldberg har angående det storkøbenhavnske trafikproblem.

Endvidere mener jeg, at første etape af tunnelbanen bør udformes på en sådan måde, at man får størst mulig nyttevirkning af de tre ydre S-banestrækninger til

[Stæhr Johansen.]

Køge Bugt-området, Farum og Lundtofte, der blev truffet beslutning om i 1961, og som er under anlæg. Ved bygningen af en tunnelbane under City helt til Østerport Station vil passagererne fra disse nye strækninger og i øvrigt også fra de hidtidige S-banestrækninger få en langt bedre kontakt med det centrale byområde end i dag, og det er netop det, der er det væsentlige formål med tunnelbanen under City. Meningen er ikke, at der skal fremtvinges en voldsom ekspansion af aktiviteten i det centrale område, sådan som mindretallet synes at frygte, og det vil næppe heller ske. Det kan på den anden side heller ikke være i hovedstadens eller landets interesse, at der sker en gradvis hensyngnen af City, noget, der er en risiko for, hvis ikke den kollektive trafik udbygges til en sådan standard og effektivitet, at den udgør et attraktivt alternativ til kørsel med bil.

Den konservative gruppe er derfor gået ind for tanken om i første omgang kun at træffe beslutning om den ene tunnelbanegren, Citylinjen, selv om vi er helt på det rene med, at også andre strækninger er ønskelige. Vi tænker her især på en tunnelforbindelse til Amager og er på dette punkt enige i de bemærkninger, hr. Guldberg kom med om dette problem. Men vi mener ikke, at der bør træffes beslutning om linjeføring for et sådant anlæg, før der er skabt mere klarhed over lufthavnens endelige placering, beliggenheden af en fast forbindelse til Sverige samt anvendelsen af arealerne på Vestamager.

Den af udvalgsflertallet foreslåede Citylinje holder muligheden åben for en eventuel senere udbygning med en strækning fra Højbro til Amager, således at også Amager kan få en tunnelforbindelse med udmærket kontakt til store dele af Cityområdet.

Mindretallets forslag om en indføring af Ballerupbanen i en tunnel til Rådhuspladsen med retning mod Amager vil give Amagerforbindelsen en mindre effektiv kontakt med centrum og vil ikke medvirke til at øge effektiviteten af de S-banestrækninger, der er under bygning.

Der er med mellemrum fra forskellig side givet udtryk for den opfattelse, at vi slet ikke bør bygge tunnelbaner i København, og senest har en professor ved Danmarks

tekniske højskole i en kronik i Politiken på ny gjort sig til talsmand for dette synspunkt. Der henvises heri til, at persontrafikken til centrum i en lang række amerikanske storbyer er gået ned, når motoriseringen har nået en vis størrelse. Herudfra drages den slutning, at det vil ske i København, og at det derfor vil være forkert at bygge tunnelbaner. Nu skal man jo passe på, når man på den måde vil sammenligne Danmark med Amerika, og navnlig må man ikke forveksle årsag og virkning. Det kunne jo tænkes, at nedgangen i den cityrettede trafik i amerikanske byer først og fremmest skyldes, at de pågældende i mange tilfælde simpelt hen ikke havde praktisk mulighed for at komme ind til city i myldretiden, dels fordi der ikke var plads til bilerne, dels fordi det kollektive trafiksystem var forældet og ineffektivt. Hvis man derimod i tide havde sørget for at få skabt et kapacitetskræftigt kollektivt trafikapparat i de pågældende amerikanske byer, er det ikke sikkert, at udtyndingen af citytrafikken var sket, og det kan vist betragtes som helt givet, at byernes ansvarlige myndigheder alene af rent økonomiske grunde betragter den skete udvikling i nogle af Amerikas byer som højst uønsket. Det er der meget der tyder på, for i de senere år er spørgsmålet om bygning af tunnel- og bybaner taget op til alvorlig overvejelse i adskillige amerikanske byer, og rapid transit er blevet et slagord i den offentlige trafikdebat.

Men hvorfor gå over åen for at hente vand, når vi har et meget bedre og nærliggende eksempel i Stockholm? Her traf man allerede i 1941 en principbeslutning om bygning af tunnelbaner. Første etape blev taget i brug i 1950, og siden er det gået slag i slag, så Stockholm i dag står med en af de mest moderne og mest effektive tunnelbaner i verden, som trafikeksperter i alle lande kommer for at studere. Det mest slående bevis er, at den tekniske leder af tunnelbanebyggeriet i Stockholm for nylig er blevet knyttet som konsulent til den tunnelbane, der er under projektering i San Francisco, netop et af de områder, der er blevet fremhævet i den før nævnte kronik angående amerikanske byer.

Der har ligeledes været udtrykt frygt for, at bygning af en tunnelbane gennem City

[Stæhr Johansen.]

vil nødvendiggøre adskillige nedrivninger og i årevis ødelægge bybilledet ved opgravning og andre arbejder. Det kan dog kun være et spørgsmål om at anlægge tunnelen tilstrækkelig dybt, og jeg kan her oplyse, at den tunnelbane, der er under bygning i München, på visse strækninger udføres ved dybdeboring under eksisterende bebyggelse, således at man slipper fri for de ubehageligheder, der er, når man bygger tunnelbaner efter den såkaldte Berlinermetode.

For et par uger siden deltog jeg i den store internationale trafik-kongres i Barcelona, hvor trafikeksperter fra hele verden — både fra øst og vest — var samlet, og her blev der i forskellige arbejdsgrupper angående fremtidens nærtrafik enstemmigt vedtaget en resolution, der siger, at det anbefales større byer på over ½ mill. indbyggere at anlægge tunnelbaner for derigennem at kunne klare trafikken.

Det var en kongres, hvor alle større byer var repræsenteret, og hvor alle eksperter var med, og de var altså — hvis man skulle følge hr. Guldbergs opfattelse — så uomdørne, at de anbefalede samtlige regeringer at gå videre med tunnelbaner som det bedste og mest effektive middel til at løse trafikproblemet i de store byer. Jeg vil ikke forklejne hr. Guldberg, men jeg vil alligevel sige, at disse eksperter ligger i en særlig klasse og har en erfaring, som jeg nok tror er væsentlig større end den, venstre og hr. Guldberg er i besiddelse af.

Dengang man vedtog tunnelbanen i Stockholm, blev det anset for at være meget dristigt — for det var jo midt under krigen, man traf denne beslutning — men man kan dog næppe med rette beskyldes for at være dumdristige, hvis vi i dag, mere end 25 år senere, træffer beslutning om det første skridt til en københavnsk tunnelbane, hvad jeg håber og forventer vil ske i denne uge.

Fra flertallets side foreligger der i betænkningen nogle bemærkninger om den udbygning af S-banerne, som blev vedtaget her i det høje ting i 1961. Jeg vil gerne sige, at jeg deler den tankegang, der ligger bag disse bemærkninger, og den er blevet endnu mere aktuel ved en udtalelse af generaldirektør P. E. N. Skov i Kristeligt Dagblad i dag. Deri siger generaldirektøren — hvis jeg må have lov at citere — :

„Statsbanernes økonomiske vanskeligheder rammer nu udbygningen af det københavnske S-banenet. Når man skal bygge 3 S-baner, hvoraf den ene har forret fremfor de andre, og man kun har 4-5 mill. kr. at bygge for om året, så bliver vi aldrig færdige.“

Jeg ville gerne citere dette, fordi jeg vil rette det spørgsmål til den højtærede trafikminister, om trafikministeren deler generaldirektørens betragtninger om, at vore S-baner aldrig bliver færdige. Jeg synes, at ministeren over for tinget, som har vedtaget disse S-banestrækninger, må kunne redegøre for, om disse bemærkninger fra generaldirektøren virkelig dækker udviklingen, eller man kan sige den mangel på udvikling, der er, når det drejer sig om de vedtagne S-baner. Jeg ville meget beklage, hvis det var sådan, og derfor er jeg glad for, at vi i betænkningen har indføjet de ønsker om en forcering af S-banebyggeriet, som de partier, der udgør flertallet, alle sammen er enige om.

Hvad angår det forslag, som er stillet af hr. Guldberg — men sagen er for øvrigt også nævnt i betænkningen fra flertalspartierne — om oprettelse af et storkøbenhavnsk trafik-selskab, deler jeg helt hr. Ove Hansens synspunkt, at det jo ikke er de partier, som nu udgør flertallet for bygning af denne bane, der har været med til at forhindre et storkøbenhavnsk trafik-selskab; men jeg vil gerne sige til hr. Guldberg, at jeg tror ikke, det vil være praktisk, hvis man først laver et særskilt selskab til at drive T-banerne og måske derefter skal til at lave et selvstændigt selskab til at drive S-banerne og senere statsbanernes rutebiler osv. Hvis det forslag, som må komme om et storkøbenhavnsk trafik-selskab, overhovedet skal have nogen værdi, både teknisk, byplanmæssigt, og hvad effektivitet angår, tror jeg, det må være således, at hele nærtrafikken er samlet i ét selskab. Det er bl. a. det, der har fundet sted i Stockholm, hvor man netop sidste år lavede det store, fælles nærtrafik-selskab, og noget sådant vil også her være det eneste rationelle.

Jeg kan også sige, at man fra de storkøbenhavnske kommuners side arbejder med spørgsmålet. Der sidder en kommission af teknikere og økonomer, som er ved at være færdig med en betænkning om, hvordan

[Stæhr Johansen.]

man kan forsøge at lave et fælles selskab for overfladetrafikken i hele området. Dette mener jeg det vil være muligt at gennemføre i løbet af nogle år, og hvis man så samtidig kunne få genoptaget forhandlingerne om nedsættelse af et storkøbenhavnsk trafik-selskab, der behersker hele nærtrafikken — det mener jeg der er en anledning til, hvis man kan ordne overfladetrafikken i fællesskab — må man også kunne finde frem til den målsætning, som både flertallet og mindretallet har givet udtryk for. Derfor betragter jeg den nævnte passus som værende meget vigtig, og her har man jo den glæde, at i hvert fald på det område er partiet venstre enig med flertallet.

Jeg kan som konklusion af mine bemærkninger anbefale tinget at stemme for de ændringer, der er foreslået af udvalgets flertal.

Arne Larsen: Jeg tror, der i høj grad er grund til at være tilfreds med, at vi i dag er nået så langt, at vi har tunnelbaneforslaget til anden behandling, og at det er endt med, at vi har et temmelig bredt flertal for vedtagelse af en lov, som efter min opfattelse kan få en ganske afgørende betydning for løsningen af hele trafikproblemet i København.

Man har grund til at drage et lettelsens suk, idet vi jo 4 gange har haft dette lovforslag til første behandling; nu er vi altså endelig nået frem til en andenbehandling, og forhåbentlig kan vi inden samlingens slutning få det endeligt vedtaget.

De ændringsforslag, der er stillet af flertallet, kan jeg naturligvis varmt anbefale, og jeg vil have lov til at fremhæve, at de ændringsforslag, som er stillet af flertallet, dækker socialistisk folkepartis synspunkter og har gjort det lige fra første færd.

Citylinjen vil jo blive væsentligt ændret i forhold til det oprindeligt fremsatte lovforslag. Køgebugtbanen skal nu føres ind ved Dybbølsbro og gå i en bue under Vesterbro via Hovedbanegården til Rådhuspladsen, Højbro, Kongens Nytorv og videre til Østerport Station. Det er i sig selv en billigere etapeløsning end den oprindeligt foreslåede, idet vi bortskærer den del, som oprindeligt hed indføring til Enghave, Enghave Plads og Istedgadelinjen frem til

Hovedbanegården. Herved spares rundt regnet et beløb på 80 mill. kr., men ved videreføringen fra Kongens Nytorv til Østerport bliver der yderligere anlægsudgifter på 60 mill. kr., således at besparelsen rundt regnet bliver 20 mill. kr.

Jeg finder, at ændringsforslaget om den nye Citylinje er meget fornuftigt. I modsætning til hr. Guldberg, som jo absolut ikke kan se nogen som helst fornuft i denne Citylinje, mener jeg, at den i høj grad vil forøge kapaciteten, og at City vil blive langt bedre trafikbetjent, idet større gangafstande, omstigninger osv. undgås, således at folk, der hurtigt og bekvemt vil ind til City, måske i fremtiden i højere grad end nu vil lade bilen stå for at tage et attraktivt tunnelbanetog, som hurtigt fører dem til bestemmelsesstedet.

Jeg tror, det er rigtigt, jeg er helt overbevist om, at det er rigtigt at bygge denne Citylinje. Hr. Guldberg fremhævede, at en af motiveringerne for at bygge Citylinjen var den, at Boulevardbanen meget snart ville være overbelastet. Det er nu ikke hele sandheden; det er vel noget, man kun i mindre grad har brugt som motivering for Citylinjen. Det afgørende er, at vi får en virkelig god trafikbetjening af området, og det er det, der tæller langt mere for mig. Hvis vi når frem til en virkelig tilfredsstillende udbygning af det øvrige S-banenet, er det klart, at Citylinjen er meget nødvendig, for den kan give en hurtigere togfølge, og det bliver muligt at adskille trafikken, så den går dels ad Boulevardbanen, dels ad den nye Citylinje. Når man tager alt i betragtning, tror jeg derfor, det er helt rigtigt i første omgang at bygge Citylinjen.

Hr. Guldberg er nervøs for, at man vil komme til at ødelægge miljøet i den indre by. Men hr. Stæhr Johansen har jo netop forklaret, at det ikke er nødvendigt at gøre det, idet det med de tunneleringsmetoder, som anvendes i udlandet, er muligt at bevare bygningerne intakte. Jeg tror også, at en fornuftig planlægning — som der forhåbentlig er tilløb til — yderligere vil understrege både det ønskelige og det nødvendige i en Citylinje.

De øvrige banestrækninger, som det oprindelige lovforslag indeholdt, falder jo ud i denne omgang, men udvalget skal arbejde videre og prøve på så hurtigt som muligt

[Arne Larsen.]

at nå frem til en afklaring med hensyn til disse banestrækningers udbygning.

Hr. Guldberg er jo i og for sig ikke svoren modstander af tunneler i København, idet han jo selv i ændringsforslag nr. 2 er inde på, at Balleruplinjen via Frederiksberg skal føres i tunnel ind til City og videre ud på Amager. Jeg synes i og for sig, det kan være både rigtigt og rimeligt at lave en sådan ny strækning, og jeg havde ikke haft noget imod, at man allerede i første omgang havde taget stilling til en sådan tunnelbanestrækning. Men hr. Guldberg vil jo altså ikke samarbejde; han har lagt gift for Citylinjen og vil have den strøget. Vi andre mener nu altså, at den må have førsteprioriteten, og derefter er det meget tænkeligt og meget sandsynligt, at Frederiksberglinjen skal føres i tunnel ind mod centrum og videre til Amager.

Men hvornår man kan gøre det, og hvilken linjeføring en sådan bane skulle have, er jo ganske uafklaret, fordi vi har de meget store uløste problemer på Amager, problemerne om, hvor den kommende storlufthavn skal placeres, om vi får en Øresundsbro i København-Malmø linjen, om vi får nedlagt Sydhavnen — jeg deler hr. Guldbergs opfattelse af, at det bør ske hurtigst muligt — og hvorvidt vi skal have en udbygning på Vestamager, hvad de lærde jo strides om i øjeblikket. Der er altså en hel masse uafklarede problemer, som må udredes, før man kan tage endelig stilling til nye banestrækninger. Vi håber da, at vi får en snarlig afklaring af disse problemer og derved også mulighed for at bygge videre på denne lovgivning.

Jeg er i og for sig også enig med hr. Guldberg i spørgsmålet om udbygningen af S-baneringen. Det er klart, at det bliver nødvendigt at gå et skridt videre med udbygningen af vort S-banenet. Jeg er helt enig i dette synspunkt, men også enig i, at det er nødvendigt, at der gøres et virkeligt stykke arbejde for at få den lovgivning, som vi vedtog i 1961, ført ud i livet. Jeg betragter S-banesystemet og tunnelbanesystemet som en helhed, hvor den ene del er afhængig af den anden. Det er da klart, at den største nyttevirkning af nye tunnelbanestrækninger får man først i det øjeblik, hvor vi har fået udbygget vort S-banenet

i det omfang, som allerede er vedtaget i 1961. Derfor er jeg helt enig i de bemærkninger, som flertallet har skrevet i betænkningen om, at der må lægges langt flere penge på bordet, at bevillingerne må frem i hurtigere tempo, for at vi kan få hele S-banesystemet udbygget.

I en betænkning om Københavns universitets udbygning, som er afgivet i 1967, er det oplyst, at statsbanerne nu regner med, at Køgebugtbanen vil kunne åbnes i 1971-72, Farumbanen først i 1975-76 og Lundtoftebanen først i 1978-79. Det er klart, at man bliver noget chokeret dels ved disse oplysninger, dels ved de udtalelser, der — som refereret af hr. Stæhr Johansen — i dag er fremsat af generaldirektør P. E. N. Skov om, at disse S-baner bliver såmænd aldrig færdige. Jeg tror imidlertid, det er generaldirektørens opfattelse, at folketings og de bevilgende myndigheder sulter disse investeringer, idet bevillingerne ikke gives i tilstrækkeligt omfang; det er årsagen til, at disse anlæg næppe bliver færdige foreløbig.

Fra hr. Guldbergs side er der endvidere stillet et ændringsforslag om, at der snarest oprettes et fælleskommunalt-statsligt trafik-selskab, som skal tage sig af driften af tunnelbanerne. Jeg kan godt se det sunde og fornuftige i at oprette et storkøbenhavnsk trafik-selskab, herom er vi ikke uenige, og flertallet har jo i sin betænkning været inde på det samme. Men jeg kan ikke tænke mig, at det vil være rigtigt at forlange en løsning på dette spørgsmål, før man foretager udbygningen af S-banenettet og tunnelbanesystemet. Det er klart, at der er en hel masse uafklarede problemer her, som må løses først, men vi er sikkert alle enige om, at det ville være ideelt, dersom al trafik i København blev samlet under ét trafik-selskab.

Det fremgår af betænkningen, at udvalget ikke vil afslutte sit arbejde nu, men fortsætte samlingen ud, og jeg håber, at det så må lykkes at få løst en hel del af de tilbagestående problemer. Det er nødvendigt, at dette arbejde fortsætter. Vi har forhåbentlig fået godt begyndt, men godt begyndt er jo kun halvt fuldendt. Jeg håber imidlertid, at vi når så langt, at vi til sidst får et virkelig tilfredsstillende og godt fungerende tunnelbanesystem i København.

Jeg skal derfor anbefale de af flertallet

[Arns Larsen.]

stillede ændringsforslag og anbefale, at man stemmer imod de af mindretallet stillede.

Else-Merete Ross: Det viste sig, at alle gode gange fire var det antal gange, vi skulle have tunnelbaneforslaget til behandling, før det lykkedes at få færdigbehandlet lovforslaget. På det radikale venstres vegne kan jeg udtale glæde over, at det oprindelige, store forslag er blevet reduceret, sådan som vi fra begyndelsen har foreslået det. Selv om det vedtages, at trafikale anlæg skal påbegyndes et bestemt år og gøres færdige inden en bestemt frist, ved vi af bitter erfaring, at gennemførelsen på grund af mangel på arbejdskraft og af mangel på tilstrækkelige bevillinger ofte trækker i langdrag.

Den sidste af de i 1961 vedtagne tre S-banestrækninger påregnes nu at blive færdig i 1979 — altså 18 år efter vedtagelsen, selv om man dengang regnede med 6-8 år for alle 3 baner. Disse S-baner skal sammen med den foreslåede Citylinje danne en enhed; vi finder det rigtigst udelukkende at koncentrere os om denne samlede plans gennemførelse. Dermed har vi planlagt for en nogenlunde overskuelig fremtid. Vi overlader til senere generationer at tage stilling til, om der til den tid er behov for yderligere udbygning af tunnelbanenettet, og i givet fald hvor der så skal bygges. Vi lægger vægt på, at Køgebugtbanen så snart som muligt gøres færdig og tilsluttes første del af den nye Citylinje.

Vi har forstået på ministeren, at det er meningen at tage Citylinjen i brug for hver stationsstrækning, der færdiggøres, så den så hurtigt som muligt kan begynde at vise sin nyttevirkning. Den oprindelige plan om at lade Citylinjen standse ved Kongens Nytorv er heldigvis opgivet. Nu føres Citylinjen videre fra Kongens Nytorv til Østerport, så passagerer nordfra også kan få nytte af den, og derved får vi en virkelig Cityring.

Det er hensigten, at udvalget vil fortsætte sit arbejde efter dette lovforslags vedtagelse

for eventuelt at opfordre ministeren til senere at fremsætte forslag vedrørende andre dele af tunnelbanenettet. Jeg vil gerne sætte en tyk streg under ordene eventuelt opfordre. Det, som det for mit parti kan dreje sig om, vil være en forbindelse til Amager. Jeg er bange for, at det er meget optimistisk, hvis man tror, at der inden udgangen af dette folketingsår skulle være kommet en klaring på spørgsmålene om placering af en kommende storlufthavn og af en Øresundsbro. Jeg finder det overordentlig ønskeligt at få en bestemmelse truffet; men selv om regeringen træffer en beslutning, skal så store planer vel forelægges som lovforslag her i tinget.

Men foruden disse store spørgsmål er det efter mit partis opfattelse absolut nødvendigt at få en samlet planlægning for hele Storkøbenhavns videre udvikling, før vi kan tage stilling til placering af eventuelle forbindelser til Amager. En forbindelse til Amager skal blandt nye anlæg have første-prioritet, det er helt klart, men vi kan ikke gå med til at anbefale nogen bestemt placering, før disse store spørgsmål er afklaret.

Venstres ordfører, hr. Guldberg, har ikke kunnet tilslutte sig flertallet. Det er ikke sådan, at hr. Guldberg har aversion mod tunnelbaner som sådan. Han foreslår selv en tunnelbane fra Ballerup via Frederiksberg til Rådhuspladsen og derfra videre til Amager via en yderligere station på Sjællandssiden, så vidt jeg har forstået ved Vester Voldgade. Hr. Guldberg ønsker en diagonallinje, hvor to eller tre stationer bliver de samme som på citylinjen. Amagerforbindelsen vil efter hans forslag træde i stedet for flertallets forslag om stationer ved Højbro, Kongens Nytorv og Østerport. Derved vil passagerer, som kommer med S-baner nordfra, afskæres fra at komme til den centrale del af city.

Også hr. Guldberg erkender, at forholdene på Amager endnu er meget uafklarede; men alligevel mener han, at tunnelbanen skal have retning mod Amager via Vester Voldgade. Det mener vi er at foregribe udvik-

[Elsa-Merete Ross.]

lingen og afklaringen. Citylinjen, som flertallet foreslår den, kan på flere måder få tilslutning til Amager, men denne tilslutning er ikke omfattet af lovforslaget, og det foregriber ikke en senere udvikling.

Jeg synes, at hr. Guldbergs argumenter i mindretalsudtalelsen på flere punkter er forkerte og misvisende. Han siger f. eks., at Citylinjen er en påbegyndelse af det omfattende tunnelbaneanlæg. Hermed mener han det oprindelige forslag med tunnelbaner bl. a. under Østerbrogade, Nørrebrogade osv. Disse linjer er jo netop udgået i det nu foreliggende reducerede forslag. Det nu foreslåede anlæg indbefatter kun Citylinjen. Den eneste del af det tidligere forslag, som udvalget eventuelt vil anbefale skal komme til udførelse senere, inden for en overskuelig fremtid, men dog først når forholdene er afklaret, er en Amagerforbindelse, som hr. Guldberg også selv går ind for.

Hr. Guldberg kommer også ind på spørgsmålet om Boulevardbanens kapacitet. Hvis hr. Guldberg har læst flertallets udtalelse i betænkningen igennem, vil han have set, at ministerens oprindelige argument om aflastning af Boulevardbanen af kapacitetsmæssige grunde er udeladt, og det er ganske bevidst udeladt, for helt bortset fra tilstrækkelig kapacitet eller ej har det væsentlige argument for flertallet været at skaffe så gode S- og tunnelbaneforbindelser ind til den centrale del af city, at der virkelig bliver skabt et tiltrækkende og hensigtsmæssigt alternativ til den individuelle biltransport og dermed en aflastning af overfladetraffikken.

Det lader til, at der er ved at blive tradition for, at professor P. H. Bendtsen skriver en kronik i Politiken umiddelbart inden forhandlingerne i folketinget om tunnelbaner. Det skete også den 20. maj i år. Professoren taler ligesom hr. Guldberg om det oprindelige, samlede tunnelbaneforslag og foreslår en stor parkeringsplads, f. eks. i Tåstrup i stedet for et udstrakt tunnelbanenet med linjer under alle brogaderne. Da brogadetunnelerne er opgivet med det nu foreliggende forslag, er det eneste, professoren opnår, at forvirre sine læsere totalt og give dem indtryk af, at folketinget i sin ubesindighed er ved at ved-

tage noget helt andet end det, der nu faktisk er tale om. Med hensyn til forslaget om en stor parkeringsplads i Tåstrup ville jeg gerne vide, hvor mange bilister nordfra professoren regner med ville benytte hans foreslåede parkeringsplads i Tåstrup.

Hr. Guldberg siger, at en aflastning af Boulevardbanen forudsætter det samlede tunnelbaneforslag med tunneler også under Nørrebrogade, Østerbrogade osv., som nu er opgivet. Også professor Bendtsen hævder, at det ikke i mange år kapacitetsmæssigt er nødvendigt med en aflastning af Boulevardbanen, da belastningen kun er ca. 9.000 rejsende i hver retning i myldretiden. Uden i øvrigt at gå ind på det tekniske spørgsmål om kapaciteten, som altså for flertallet ikke har været det afgørende argument, vil jeg sige, at jeg troede, det var meningen, at de ydre S-baner efterhånden skulle have hyppigere drift for at gøre det attraktivt at lade bilen stå hjemme. Forøget drift af disse baner vil vel efterhånden medføre et togantal, der svarer til det, man havde forudsat, hvis brogadetunnelerne var blevet gennemført, og derved kan kapacitetsspørgsmålet måske alligevel blive relevant.

Ligesom i sin kronik den 18. oktober 1965 synes professor Bendtsen i sin kronik forleden at foretrække motorveje for tunnelbaner. For mig står det som det mest ødelæggende for den indre del af København, hvis motorveje skulle føres helt herind. Det er netop for at undgå de store gadeudvidelser, at jeg ønsker Citylinjen, og for at bevare de værdifulde dele af den gamle bydel. Professor Bendtsen — og tilsyneladende også hr. Guldberg — synes at mene, at Citylinjen vil ødelægge det gamle København. Efter professor Bendtsens seneste oplysninger skulle det være meningen at lægge tunnelbanen lige under gadeniveau, så man næppe kan undgå, at banen vil medføre nedrivninger i den mest værdifulde del af den gamle bydel.

Efter denne alarmerende oplysning har jeg ringet rundt til folk, som måtte formodes at sidde inde med de såkaldte seneste oplysninger, og fået at vide, at det ikke forholdt sig sådan. Men for en sikkerheds skyld vil jeg dog bede ministeren om at bekræfte eller afkræfte professor Bendtsens formodninger om, at Citylinjen vil med-

[Elsø-Merete Ross.]

føre en nedrivning af den mest værdifulde del af den gamle bydel, så befolkningen virkelig ved, hvad den går ind til. Så vidt jeg har forstået det, skulle tunnelbaner netop gøre det muligt at bevare den gamle bydel. Skulle en bygning under arbejde med tunnelbaner blive beskadiget, vil det være muligt at istandsætte den i dens gamle skikkelse. Får man derimod en motorgade det pågældende sted, må bygningen for steds fjernes, og det vil skabe sår i byens ansigt, som aldrig kan heles.

I professor Bendtsens forrige kronik stod der, at tunnelbanerne ville forøge biltrafikken. Denne gang er det dog reduceret til, at trafikken i gaderne ikke bliver mindre, og så henvises der til Paris. Det er rigtigt, at overfladetrafikken i Paris er kolossal; men hvordan ville den være, hvis de tusinder af mennesker, der benytter metroen, også skulle have benyttet overfladetrafikken? Den individuelle trafik i København er allerede så stor, at det snart kan blive nødvendigt at henvise dagparkering til arealer omkring søerne og indskrænke korttidsparkering yderligere, for at den kollektive overfladetrafik og lastbilkørslen kan komme frem. Når det bliver tilfældet, vil ønsket om en fremskyndelse af tunnelbanerne for alvor rejse sig.

Venstre stiller ændringsforslag til § 5. I udvalget har vi drøftet et storkøbenhavnsk trafikkselskab, og jeg tror, de fleste finder det ønskeligt at få trafikken i alle storkøbenhavnske kommuner koordineret på en rationel måde. Det er også muligt, det ville være hensigtsmæssigt at få statsbanernes nærtrafik med i et sådant storkøbenhavnsk trafikkselskab; men inden man træffer en sådan beslutning, må man have en udredning angående de økonomiske konsekvenser for statsbanerne. Da en sådan ikke foreligger, må det radikale venstre nøjes med at udtrykke en vis sympati for tanken, men anbefale at stemme imod på nuværende tidspunkt.

Ved at vi nu koncentrerer os om færdigbygning af de 3 S-baner og Citylinjen, har vi opnået en overskuelig plan. I lovforslaget er alle andre forslag skåret bort. Der er derudover ikke angivet retningslinjer for fremtiden, og planlægningen stilles derfor både bymæssigt og trafikmæssigt frit med hensyn

til at finde frem til løsninger, vi på indeværende tidspunkt ikke har forudsætninger for at udtale os om. Lovforslaget er desuden blevet noget billigere end det oprindelige forslag og tilgodeser både trafikken vestfra og nordfra. Efter de årelange anstrengelser synes jeg, vi er nået frem til et tilfredsstillende resultat, som jeg håber vil blive realiseret inden for et rimeligt åremål.

Jeg vil gerne udtale en tak til socialdemokratiets minister og medlemmer for, at de er gået med til det ændrede forslag, idet jeg jo ved, hvor meget de havde ønsket at få det store tunnelbaneforslag igennem. Jeg synes, der er grund til at udtrykke glæde over de gange, hvor det lykkes gennem samarbejde at nå til et resultat, som et stort flertal her i tinget står bag ved.

Det radikale venstre anbefaler de af flertallet stillede og af ministeren tiltrådte ændringsforslag.

Diderichsen: Jeg skal med formandens tilfaldelse ikke forlænge denne tunneltale ret meget, men jeg kan dog ikke tilbageholde en bemærkning om, at det er med glæde, vi i liberalt centrum ser lovforslaget i den form, som det vil få, hvis de af flertallet stillede ændringsforslag bliver vedtaget, idet forslaget så i næsten alle enkeltheder vil have nøjagtigt den form, som vi ved første behandling foreslog, og linjeføringen bliver netop den, som vi tænkte os som den mest hensigtsmæssige. Vi mener, at den Citylinje, som nu foreslås, er fuldstændig rigtigt placeret, også ud fra det synspunkt — og det understreger vi — at den må være forudsætningen for løsningen af den næste opgave, nemlig Amagers trafikale forbindelser med den øvrige del af hovedstaden.

Derfor kan vi altså stemme for de af flertallet stillede og af ministeren tiltrådte ændringsforslag, mens vi altså desværre ikke kan stemme for de af hr. Guldberg og venstre stillede ændringsforslag, og vi mener, at de indvendinger, som hr. Guldberg kommer med, ikke har den vægt, som partiet venstre tillægger dem.

Ministeren for offentlige arbejder (Horn): Heller ikke jeg skal gøre denne forhandling særlig meget længere, idet diskussionen her

[Ministeren for offentlige arbejder.]

i dag navnlig har drejet sig om det, vi har diskuteret gentagne gange — ikke mindst ved førstebehandlingen af det lovforslag, der blev fremsat i denne samling — nemlig spørgsmålet om, hvorledes vi vurderer fremtidens City.

Jeg vil gerne sige tak til udvalget og selvfølgelig først og fremmest til flertallet for den indstilling, det er fremkommet med. Det er klart, at jeg efter de mange år, jeg personlig har været involveret i denne sag, synes, det var rart at få den afsluttet. Jeg vil også gerne sige tak til mindretallet, fordi mindretallets indstilling og de spørgsmål, der har været stillet, naturligvis har givet anledning til, at man har efterprøvet de vurderinger, som har været anlagt fra flertallets side. Det gælder naturligvis også i høj grad for mit vedkommende, at jeg — fordi denne store bevilling jo i høj grad må mane til eftertanke — efterprøver, om det nu er fornuftigt, hvad man her går ind for.

Når jeg har kunnet acceptere, at man stryger vedtagelsen af en del af linjerne, — selv om vi jo havde tænkt, at kommunerne skulle vide, hvor man kunne tænke sig, at de kommende linjer skulle gå — er det også ud fra den betragtning, at der jo er tid nok til at finde ud af, om det nu er fornuftigt at gå videre med de følgende linjer.

I trafikken er det jo som på en række andre områder sådan, at udviklingen går så hurtigt, at det, man i dag synes kan være rigtigt, måske om 3 år er mindre hensigtsmæssigt, og derfor bliver der nu lejlighed til at se på disse linjer. Jeg er helt enig i, at Amagerlinjen er trådt stærkt frem i billedet i de år, vi har diskuteret dette her.

Jeg er meget glad for, at udvalget giver udtryk for — og jeg går ud fra, at grupperne står bag — at der må bevillinger til i det omfang, som er nødvendigt for, at de tre banelinjer, som blev besluttet i 1961, kan gennemføres hurtigst muligt, og at det lovforslag, vi nu snart skal vedtage, føres ud i livet inden for en rimelig tid. Jeg kan bekræfte det, som generaldirektør Skov har givet udtryk for, at bevillingerne til de tre igangværende S-baner er så beskedne, at der skal betydeligt større bevillinger til, for at disse arbejder kan fremmes.

Det er jo i øvrigt sådan — hvad jeg også

har givet udtryk for for nogle uger siden — at vi nok i fremtiden skal være lidt forsigtige med at forestille os, at vi kan få alle tingene på én gang. Vi er jo i den situation, at i det storkøbenhavnske område vil hele planlægningen blive taget op til en ny vurdering, sådan at vi får en større nyttevirkningsbedømmelse af tingene. Men jeg siger tak for, at man fra partiernes side — det gælder jo samtlige partier — vil medvirke til, at vi kan få de fornødne bevillinger, som er nødvendige for, at disse ting kan gennemføres.

Må jeg gøre en enkelt bemærkning i anledning af de betragtninger, det ærede medlem hr. Guldberg gjorde gældende, og som vi også diskuterede ved første behandling. Jeg tror ikke, at det ærede medlem sådan kan få patent på, at han og hans parti er dem, der har, hvad skal jeg sige, det egentlige planlægnings synspunkt, det synspunkt, som holder, når det drejer sig om den fremtidige planlægning, og at flertallet og vi i ministeriet skulle have en forældet politisk tankegang, når det drejer sig om trafik. Jeg tror, at det ærede medlem må finde sig i, at vi protesterer imod det. Jeg er ikke utilbøjelig til at tro, at det ærede medlem — som vil være 82 år i år 2.000 — ligesom har tænkt: det gør jo ikke så nøje, hvordan det står til til den tid, for da er jeg jo alligevel så gammel, at skal jeg køre på mimrekort, så kommer jeg vel igennem med de bestående baner. Men der skal jo leve nogen efter os, og jeg tror, at det ærede medlem skulle forsøge at mobilisere så meget fantasi — og det skulle måske den højtærede professor også gøre — at de begyndte at fabulere lidt om, hvordan de kunne tænke sig, det så ud i år 2.000. Man skal ikke forestille sig, at de Cityer, man kan lave rundt omkring København, vil kunne afholde folk fra at tage ind til det, vi i dag kalder City. Dette City vil blive mere og mere attraktivt, og der er ingen tvivl om, at der vil vokse adskillige store kontorer op, hvorfra der vil myldre mennesker ud både i år 2.000 og tidligere, således at der er behov for et T-banenet.

Jeg forstod også, at det ærede medlem hr. Guldberg — og der var det som om logikken manglede lidt — forestiller sig, at grundpriserne vil stige overordentlig stærkt i disse områder. Hvorfor skulle de egentlig det, ærede medlem, hvis ikke det var, fordi det

[Ministeren for offentlige arbejder.]

virkede attraktivt at komme derind? Hvis der ingen mennesker kommer derind, hvad skulle så årsagen være til, at grundpriserne skulle stige? Jeg forstår ikke rigtig den tankegang; men det kan jo være mig, der har misforstået det. Jeg tror altså på, som jeg tidligere har sagt, at i år 2.000 vil det være hensigtsmæssigt, at vi har lavet dette her, og at man da vil sige: de havde dog noget fremsyn, de mennesker dengang.

Man har spurgt mig, om der ville ske ødelæggelser i City i byggeperioden, fordi man skal rive huse ned. Det ærede medlem hr. Stæhr Johansen har allerede gjort opmærksom på, at det ikke er nødvendigt. Det er det ikke. Det er i høj grad et spørgsmål om visse omkostninger og om den metode, man vil anvende ved udformningen af tunnelbaneanlægget.

Endelig kunne jeg måske gøre en bemærkning om spørgsmålet om et trafikelskab, som også ordførerne har været inde på. Jeg synes ikke, det kan tilkomme folketinget at begynde at lave et sådant selskab og da slet ikke, når vi er vidende om — som det også er sagt af et par af ordførerne — at kommunerne beskæftiger sig med det. Efter den praksis, man har med hensyn til delingen af arbejdet mellem kommuner og stat, synes jeg, det vil være rimeligt, at vi afventer begivenhedernes gang og tilskynder naturligvis kommunerne til at se at få dette storkøbenhavnske trafikelskab dannet. Jeg husker, at det var en af de sorteste dage i min udvalgsformandstid, da vi måtte erkende, at det ikke var muligt at komme igennem med det Kjærbølske forslag om en storkøbenhavnsk trafikordning. Men vi kan jo kun tilskynde de kommuner, som vil gå ind i dette.

Sluttelig må jeg tilråde, at man stemmer imod de af mindretallet stillede ændringsforslag og stemmer for de af flertallet stillede.

Hermed sluttede forhandlingen.

Ændringsforslag nr. 2

forkastedes med 105 stemmer mod 30.

Ændringsforslag nr. 3

vedtoges med 105 stemmer mod 30.

Ændringsforslag nr. 4 betragtedes som *vedtaget* efter vedtagelsen af ændringsforslag nr. 3.

§ 1, således ændret,
vedtoges uden afstemning.

Ændringsforslag nr. 6 om en ny affattelse af § 2 betragtedes som *vedtaget* efter vedtagelsen af ændringsforslag nr. 3.

Ændringsforslag nr. 5 betragtedes som *bortfaldet* efter vedtagelsen af ændringsforslag nr. 6.

§ 2, i den ændrede affattelse,
vedtoges uden afstemning.

Ændringsforslag nr. 7 *vedtoges* ved, at § 3 *forkastedes* uden afstemning.

Ændringsforslagene nr. 8 og 9, og § 4, således ændret,
vedtoges uden afstemning.

Ændringsforslag nr. 10
forkastedes med 106 stemmer mod 30.

Ændringsforslag nr. 11 betragtedes som *vedtaget* efter vedtagelsen af ændringsforslag nr. 3.

§ 5, således ændret, ændringsforslagene nr. 13 og 14, og § 6, således ændret,
vedtoges uden afstemning.

Ændringsforslag nr. 12 betragtedes som *bortfaldet* efter vedtagelsen af § 6.

§ 7
vedtoges uden afstemning.

Ændringsforslag nr. 1 angående titlen
vedtoges uden afstemning.

Lovforslagets overgang til tredje behandling
vedtoges uden afstemning.

Formanden: Lovforslaget går nu til fornyet behandling i udvalget.

Den næste sag på dagsordenen var:

Første behandling af forslag til lov om årpenge for tronfølgeren, prinsesse Margrethe.

(Lovforslaget (nr. 165) findes i tillæg A. sp. 2961, fremsættelsen i tidenden sp. 4413).

Lovforslaget sattes til forhandling.

Aksel Larsen: Vor ordfører, hr. Skræppenborg-Nielsen, er fraværende på grund af sygdom. I hans sted skal jeg på socialistisk folkepartis vegne fremsætte nogle bemærkninger dels om lovforslaget, dels også om folketingets behandling af sådanne spørgsmål.

Jeg kan fatte mig ret kort, idet jeg, hvad almindelige og principielle betragtninger angår, i ét og alt kan henvise til, hvad vor ordfører, hr. Skræppenborg-Nielsen, udtalte ved første behandling af et forslag vedrørende civillisten den 11. oktober 1961, det kan ses i Folketingstidende sp. 78 for 1961-62.

I medfør af forfatningen har vi et kongehus, hvor kongen er landets højeste embedsmand, og at staten må honorere dette med en passende løn og tillige må dække rimelige repræsentationsomkostninger, er en given ting. Tilsvarende har staten også forpligtelser over for visse medlemmer af det kongelige hus, og i en tid, hvor man fra visse sider har så travlt med at ville vejre lyst til grundlovsbrud, hvor sådan en lyst ikke forefindes, er det måske på sin plads straks at give den oplysning, at det formentlig kunne klassificeres som grundlovsbrud, hvis man uden forfatningsændring ville modsætte sig enhver ydelse til kongehuset. Det vil vi altså ikke. Vi er nok tilhængere af den republikanske statsform, men vi ønsker ikke at afskaffe monarkiet ad bagdøren.

Men derfor har folketinget naturligvis alligevel pligt til ved bevillingforslag som dem, der her er tale om, ligervis som i alle andre bevillingssager at overveje og tage stilling til, om den foreslåede bevilling er rimelig, og det er ikke nok, at en regering kommer med forslaget. Det hører også til det danske folketings traditioner at underkaste forslag om ydelser til det kongelige hus en sædvanlig folketingsbehandling, selv

om denne tradition ganske vist har været brudt nogle gange, bl. a. netop i 1961.

Jeg kan og skal ikke her gå ind på spørgsmålet om de foreslåede bevillingers størrelse. Jeg savner, som formentlig hele folketinget gør det, viden om, hvormed det begrundes, om det er de rigtige beløb, man er nået frem til. Jeg tvivler ikke om, at statsministeriet har anstillet beregninger, som lovforslaget derefter bygger på, men vi kender ikke disse beregninger. Det er muligt, at tronfølgeren skal lønne så mange tjenestemænd — det hedder vist en hofstab — at de foreslåede beløb er rimelige, men herom ved vi ingenting. Der er dog grund til at sige, at man må efterlyse en begrundelse for, at der i givet uheldigt tilfælde, som alle håber ikke må indtræffe, skal ydes tronfølgerens kommende ægte-mage en så stor, jeg ved ikke, om jeg må kalde det: pension som foreslået i lovforslagets § 3.

Nå, det er klart, at dette og alle andre spørgsmål, der måtte rejse sig i denne forbindelse, egner sig bedst og egner sig godt til overvejelse og drøftelse i et udvalg. Hertil forekommer finansudvalget særdeles godt egnet. Som man ved, er der også tradition for, at forslag vedrørende civil-listen og årpenge til medlemmer af det kongelige hus netop af folketinget henvises til finansudvalget, og vort parti mener, at dette også bør ske i dette tilfælde.

Jeg kan ikke undlade den bemærkning, at den omstændighed, at socialistisk folke-partis ordfører i dag er nr. 1 i talerrækken, virker noget underligt. Alle partier burde da have en mening, når der kommer et forslag om en statsudgift på over 1 mill. kroner om året, og alle partier burde være i stand til at fremføre deres mening. Det vidner i grunden heller ikke om helt de rette følelser over for kongehuset, at man ligesom mener, at sådanne spørgsmål bør man under behandlingen her i tinget helst forbigå i tavshed og senere vedtage i tavshed. Jeg tillader mig derfor at opfordre andre partiets ordførere til at tage ordet og udtrykke deres mening om det forslag, jeg her fremsætter, nemlig at lovforslaget henvises til behandling i finansudvalget mellem dets første og anden behandling her i tinget, og jeg håber naturligvis, man giver tilslutning hertil.