

[Ministeren for offentlige arbejder.]

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

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

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

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

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

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