

skal yde tilskud, og om størrelsen af de enkelte kommuners tilskud.“

Ifølge § 4 drives tunnelbanen af statsbanerne. Tunnelkonstruktionen og de i forbindelse med nyanlægget tilvejebragte spor-, kørelednings-, sikrings- og stationsanlæg stilles vederlagsfrit til statsbanernes rådighed (§ 4, stk. 2).

Til at koordinere anlægget af tunnelbanen og de i forbindelse hermed nødvendige kommunale foranstaltninger og anlægsarbejder nedsættes ifølge § 5 et udvalg af ministeren for offentlige arbejder bestående af en formand og af repræsentanter for ministeriet for offentlige arbejder samt Københavns kommune.

Det fremsatte forslag svarede til det i 1. samling fremsatte. (Se side 486).

Ved 1. behandling kunne *Ove Hansen* (S) anbefale forslaget. *Guldberg* (V) gav udtryk for, at venstre stadig mente, at væsentlige dele af forslaget måtte betragtes som en fejltagelse.

*Stæhr Johansen* (KF) fandt det nødvendigt, at man fik den forbedring i trafiksituationen, som tunnelbanerne ville føre med sig.

*Arne Larsen* (SF) udtrykte principiel tilslutning til tunnelbaneforslaget. 1. etapes udbygning burde fortsætte til Østerport.

*Else-Merete Ross* (RV) håbede, at det ville blive muligt at nå frem til en Citylinje helt til Østerport og en vedtagelse af en Amagerlinje.

*Diderichsen* (LC) anbefalede, at man vedtog at anlægge Citystrækningen med de to i lovforslaget nævnte udvidelser, og at man samtidig rettede opmærksomheden mod forbindelsen fra og til Amager.

*Ministeren for offentlige arbejder* (Horn) gav udtryk for, at man burde tage principiel stilling til alle linjerne i forslaget af hensyn til kommunernes planer. Han var positivt indstillet med hensyn til, at Amager fik den bedst mulige dækning.

Et flertal af det nedsatte udvalg (udvalget med undtagelse af venstres medlemmer) indstillede med tilslutning fra ministeren for offentlige arbejder Citylinjen til vedtagelse og ville i øvrigt ved folketingsårets slutning afgive en beretning, idet man henstillede, at udvalget blev ved med at bestå. Om linjeføringen henvises til omtalen ovenfor. Flertallet anførte endvidere:

„I betænkning om Københavns universitets udbygning (451/1967, s. 94) er det oplyst, at statsbanerne nu regner med, at Køge Bugt-banen vil kunne åbnes i 1971-72, Farumbanen i 1975-76 og Lundtoftebanen i 1978-79. I 1961 ventede man under behandlingen