

## [Skovmand.]

gangsperiode flyttede ressourcer, som f. eks. skulle gå til vejområdet og specielt det københavnske vejområde, til baneområdet? Det, det drejer sig om, er: skal vi bruge de 47 mill. kr., som det koster at lægge banen fra Vallensbæk til Hundige, over 5 år eller over 3 år? Jeg vil tro, at en almindelig samfundsøkonomisk vurdering vil give det resultat, at den bedste forrentning af pengene for samfundet vil man få ved at lave banen i løbet af 3 år, fordi det betyder, at man så får 2 års nytteværdi af banen lagt oveni.

**Arne Larsen:** Jeg forstod på ministerens bemærkninger, at det ikke var tekniske vanskeligheder, der var en hindring for en hurtigere udbygning af Køgebugtbanen, men at det udelukkende var økonomiske, og så kom ministeren ind på sparediskussionen. Jeg vil da sige — det var ministeren i og for sig også inde på — at man kan også spare sig ihjel. Man kan spare på ét område og sætte en masse penge til på et andet område. Vi har jo set det klassiske eksempel i Køge Bugt-området, hvor der står tomme boliger, som koster millioner af kroner næsten hver dag, og man tvinger folk over i individuelle trafikmidler, altså biler. Vi kunne have sparet adskillige millioner kroner rent samfundsøkonomisk, hvis vi havde haft dette baneanlæg i gang for år tilbage.

Ministeren nævnte et andet problem, som jeg i og for sig godt kunne have lyst til at spørge lidt nærmere om. Det er linjeføringen for tunnelbaneanlægget, Citylinjen. Den er vedtaget af folketinget i 1963, så vidt jeg husker. Der skulle foretages en masse forundersøgelser, og man har boret, og man har boret, og man har boret, men man er ikke nået ét skridt fremad mod løsningen af det spørgsmål. Nu er der opstået nye tanker og nye ideer, og nu nævner ministeren også en bane til Amager. Vi har i og for sig også i princippet vedtaget, at vi skal have ikke ét, men flere tunnelbaneanlæg i København, men jeg vil gerne spørge: er det nu sådan, at Citylinjen ikke længere har den høje prioritet, som den havde efter lovforslaget af 1963? Er det nu slyttet så længe, at Citylinjen nu skal trækkes tilbage til fordel for en anden linje, og skal vi nu til at undersøge en hel masse i flere år, før vi kan nå frem til at

komme i gang med det arbejde? Det vil jeg gerne spørge om.

Og så lige til sidst. Jeg fik ikke svar på, hvorfor der i bemærkningerne står, at man ønsker Køgebugtbanen frem til Hundige i 1975 og ministeren andetsteds siger 1977, altså 1 års projekteringsperiode, 3 års anlægsperiode, igangsættelse af arbejdet i 1973, altså en 4 års periode. Jeg mener, at det kan forceres. Jeg mener, at DSB har så mange teknikere, at de allerede i morgen kan begynde at projektere. Det skulle da ikke være udelukket.

**Ministeren for offentlige arbejder (Kampmann):** Må jeg sige til hr. Arne Larsen, at en ændret linjeføring omkring Citybanen eller spørgsmålet om, hvorvidt Citybanen overhovedet skal bygges eller ej, naturligvis ikke kan afgøres uden om dette folketing, da man er lovbundet til en sådan linjeføring og til en sådan gennemførelse. Det, der i dag er tale om, er, at der er sat et undersøgelsesarbejde i gang for at få bekræftet eller afkræftet, om der er et behov for denne Citybanelinjeføring, eller om behovet var større for andre linjeføringer. Men indtil det tidspunkt, da undersøgelsesresultatet måtte fremkomme, er man naturligvis bundet af den lov, som er vedtaget, og den vil loyalt blive efterlevet, indtil folketinget har haft mulighed for at drøfte det undersøgelsesresultat, som måtte forekomme som følge af nærbaneudvalgets statusrapport.

Det andet spørgsmål, hr. Arne Larsen nævnte, var spørgsmålet om tidspunktet. Jeg tror, jeg kan skære igennem diskussionen om fremsættelsestalen og bemærkningerne ved at sige, at efter lovforslagets vedtagelse vil projekteringstiden være 1 år og anlægstiden 3 år under de økonomiske forudsætninger, som er opstillet. Hermed er altså også sagt, at fremskyndelser formentlig kan ske, hvis det skulle være muligt, ikke ved at få ekstra midler, men, som hr. Skovmand var inde på det, ved at overføre midler fra andre sektorer til denne sektor.

Hermed sluttede forhandlingen.

*Lovforslagets overgang til anden behandling vedtoges uden afstemning.*