

[Ministeren for offentlige arbejder.]

at det skulle der i høj grad være mulighed for at få. Når jeg nævner det, er det, fordi jeg har set, at andre borgmestre ikke har vist en tilsvarende fremkommelighed, som det synes at være tilfældet her for Køgebugtbanen.

Det er også rigtigt, som det er blevet fremhævet, at vi i lyset af den rapport, der fremkommer fra DSB her til efteråret, vil kunne tage stilling i folketinget — og det skal være en besvarelse til hr. Arne Larsen — til en forlængelse fra Hundige mod Køge, en eventuel forlængelse fra Tåstrup mod Roskilde, en eventuel forlængelse fra Ballerup mod Frederikssund og endelig, som hr. Arne Larsen også ganske rigtigt bemærker det, spørgsmålet om tunnelbanerne. Jeg kan altså besvare det spørgsmål, hr. Arne Larsen stiller, bekræftende: det er min agt, når denne nærtrafikrapport er fremkommet fra DSB, i folketinget at fremlægge mine synspunkter med hensyn til, hvorledes man løser problemerne. Jeg har endnu ikke taget stilling til, i hvilken form de skal forelægges, det afhænger også af rapporten, men jeg anser det for helt givet, at vi skal have en debat herom i det kommende folketingsår, og fremmest med trafikudvalget, men formentlig også her i tinget på grundlag af et lovforslag for visse deles vedkommende.

Jeg bør endelig understrege, at der med det lovforslag, der ligger her, er tale om en prioritering, for man kunne lige så vel, som det skete i 1961, have fremsat tre anlægslovforslag på én gang for de tre forlængelser af S-banestrækningerne, som jeg har omtalt, men der er kun fremkommet det ene. Det er udtryk for en prioritering, og det glæder mig, at folketinget synes at være enig i denne prioritering.

**Ståhr Johansen:** Jeg var meget interesseret i at høre hr. Arne Larsen, der nævnte spørgsmålet om undergrundsbaner, der uægtelig betyder uhyre meget for det storkøbenhavnske område. Jeg kan for øvrigt sige, at der findes kun én virkelig verdenssammenslutning vedrørende trafik, UITP, og på dens møder har man for længst fastslået, at alle byer over 500.000 indbyggere bør have en undergrundsbane, ellers er man ude af stand til at klare den meget koncentrerede trafik, som der er i en storby.

Jeg er derfor meget glad for hr. Arne Larsens spørgsmål til trafikministeren. Jeg har for mine synders skyld siden 1943 været med i kommissioner, der har beskæftiget sig med undergrundsbane, og der foreligger nu en lov, der for længst er vedtaget. Den siger, at Citybanen er nødvendig, for at man kan klare de vigtigste problemer, idet den i virkeligheden forbinder det store københavnske område med Køge Bugt-området, hvor man nu har den store udvikling, den fortsætter Hillerødbanen og Helsingørbanen og kører så igennem City fra Østerport over Rådhuspladsen til Hovedbanegården, og Hovedbanegården er jo det store centrum i trafikken. Denne lov er gennemført af folketinget, og den har bevirket, at staten og hovedstadskommunerne — og her kan vi gå helt op til Hundested, det er altså det område, vi regner for Storkøbenhavn, både København, Roskilde og Frederiksborg amter samt København og Frederiksberg — har investeret 14,9 mill. kr., efter at denne lov er vedtaget. Derfor mener jeg, at man må ikke bringe nogen usikkerhed ind i dette problem.

Jeg tror, at trafikministeren har været lidt, hvis jeg må bruge det udtryk, medvirkende til, at der er kommet en usikkerhed, idet han taler om spørgsmålet Amager. Alle, der har arbejdet med trafikproblemer i Storkøbenhavn, har været klar over, at Amager har været forfordelt, men så længe man ikke har fået fastlagt, hvor lufthavnen skal være, kan man ikke finde en løsning for Amager.

Med hensyn til lufthavnen har vi også en principskitse; jeg ville gerne have haft en anlægsskitse også. Amagers problemer er store, det vil jeg gerne have lov til at sige, og man er også fra Københavns kommunes side, fra flertallets side i København, enig i, at man har mishandlet Amager, men forholdet er bare det, at en løsning for Amager ikke kan findes, før man har planlagt, hvor den kommende lufthavn, der betyder så uhyre meget, skal ligge. Jeg mener personlig, at vi løser ikke trafikproblemet i København, hvis ikke vi får en ordening på undergrundsbanen. Jeg tror ikke på, at en storby på over 500.000 indbyggere — og København er jo væsentligt større — kan etablere den kommunikation, der er nødvendig både for erhvervslivet og for transporten mellem