

[Stæhr Johansen.]

bolig og virksomhed, hvis man ikke har en undergrundsbane, og derfor er jeg lidt ked af, at der skabes usikkerhed om den.

Hr. Arne Larsen var inde på dette i et spørgsmål til ministeren. Ministeren har i en tale, som jeg kun har set refereret i pressen, også givet udtryk for en vis usikkerhed. Jeg mener, det er til skade for hele trafikken i Storkøbenhavn, hvis man begynder at løbe fra den ene løsning til den anden, og det er det, jeg er bange for. Jeg vil spørge ministeren, for jeg tror, det vil give en vis klaring: mener ministeren ikke, at den lov, vi har om Citybanen, vil være den rigtige i første omgang? Alle har renonceret på Nørrebrogadelinjen og på Amagerlinjen, indtil man fik en klaring, og man har renonceret på Balleruplinjen over Frederiksberg. Vi har alle sammen gjort det ud fra et eneste stærkt synspunkt: at den store trafik fra syd og nord, der skal forenes på Hovedbanegården, kun kunne gennemføres med den linjeføring, som blev udtrykt i folketingets, jeg tror enstemmige beslutning om den såkaldte Citylinje. Jeg er altså bange for, at man skal svække denne ved alt for mange udtalelser af forskellig art. Jeg forstod, at hr. Arne Larsen stillede et spørgsmål, men jeg vil meget gerne have, at ministeren ved denne lejlighed uddyber det lidt mere.

Arne Larsen: Hr. Stæhr Johansen har så evig ret. Der er så mange usikkerhedsmomenter. I 1961 vedtager man en lov her i folketinget om S-banenetets udbygning og herunder anlæg af en tunnelbanestrækning fra Dybbølsbro ind over Hovedbanegården og videre over Rådhuspladsen til Østerport Station. Det var den såkaldte Citybane. Så udskydes anlægget år efter år, og i mellemtiden opstår der en hel masse andre problemer for trafikken i København, og så sætter man en hel masse kloge hoveder i gang med at lave nye undersøgelser i én uendelighed. Man bruger tiden til undersøgelser og ikke til noget som helst andet. Jeg skal garantere for, at nu får vi en ny undersøgelse, der måske siger, at nu skal vi have lavet et tunnelbaneanlæg i en helt anden linjeføring, over en helt anden strækning, det er meget sandsynligt. Så skal det til overvejelse, og så skal det til principdebat, og så skal det hele udskydes 10 eller 15 år, og så er udviklingen

også løbet fra disse nye undersøgelser og disse nye principbeslutninger. Det er det, der er så rent ud sagt tåbeligt, den måde, hvorpå vi indtil nu har turneret trafikproblemerne her i København.

Derfor var der en ting til, som forbavsende mig noget, og det var, at ministeren sagde, at når han havde fået denne statusrapport fra DSB, vidste han ikke, om der skulle fremsættes nye lovforslag, eller om der skulle en fornyet principdebat her i folketinget om Storkøbenhavns trafikproblemer. Jeg må sige, at vi har ærlig talt haft principdebatter nok. Nu gælder det om at få noget af det udført. Vi kan ikke blive ved at diskutere og diskutere i én uendelighed.

Ministeren for offentlige arbejder (*Kampmann*): Jeg forstår, at vi med formandens godkendelse har fjernet os en smule fra Køgebugtdebatten. Hvis det er rigtigt, skulle vi altså være gået ind på at diskutere Citybanen, og med hr. Stæhr Johansens udgangspunkt om Saltholm lufthavn er vi vist for så vidt tilbage i vor store, principielle trafikdebat, som jeg egentlig troede vi lykkeligt havde forladt sidste onsdag, men jeg kan se, at den ikke for alle har fået en så tilfredsstillende slutning, at vi kunne forlade den med de 8 timer, der medgik til dette formål i onsdags.

Derfor vil jeg sige, at når jeg er nødt til at tage et forbehold, som jeg nævner for hr. Arne Larsen, med hensyn til, om oplægget til efteråret skal ske i lovsform eller ikke-lovsform, hænger det også sammen med, at man er nødt til at spekulere i termer, som i øvrigt meget hyppigt bliver berørt i den store trafikdebat, nemlig de økonomiske termer. Vi taler her om anlægsinvesteringer, som hr. Arne Larsen og hr. Stæhr Johansen er opmærksom på, for en Citybane, som i hvert fald, i hvert fald minimalt vil koste ca. 600 mill. kr., og nærrapporten skal såmænd nok afsløre, at tallet ligger i nærheden af milliard. Der skal man nok stille sig selv det spørgsmål, om man for denne milliard kroner får den bedst mulige trafikdækning i København, og det er netop det, rapporten skal understrege.

Til hr. Arne Larsen skal jeg kun sige, at når jeg har taget forbehold over for, om forslaget vil fremkomme i den ene eller den anden form, skyldes det ikke sagens tekni-