

[Ministeren for offentlige arbejder.]

ske realitet eller spørgsmålet om trafikbeho-  
vet i det hele taget, men en ganske kort  
gennemtænkning af, om vi har råd til på de  
pågældende tidspunkter disse meget store  
trafikale investeringer.

Så vil jeg godt sige afslutningsvis, og det  
ved jeg vil finde lydhørhed hos i hvert fald  
hr. Stæhr Johansen, at vi kan ikke gå i gang  
med disse meget store løsninger for Køben-  
havn, idet jeg er af den opfattelse, at de  
københavnske trafikproblemer i prioritet  
ligger på niveau med Saltholm og måske i  
virkeligheden er en del af Saltholm og øst-  
vest forbindelserne, uden at være helt op-  
mærksomme på de organisatoriske proble-  
mer, vi med det samme løber ind i, når vi  
skal behandle trafikproblemerne i Køben-  
havn. Hermed tænker jeg på de forskellige  
ejerformer, et forhold, der også har fundet  
udtryk ved den finansieringsmåde, man har  
anvendt i forbindelse med Citybanen.

Derfor har jeg, som jeg oplyste under traf-  
fikdebatten i onsdags, til hensigt i løbet af  
en måned at indkalde de forskellige ejerinter-  
esser med henblik på at tage det første  
skridt til at få dannet et Hovedstadens Tra-  
fikskelskab, som vel naturnødvendigt må ind  
i disse overvejelser både vedrørende anlægs-  
udgifterne til disse baner og vedrørende et  
eventuelt driftsunderskud, for jeg forestiller  
mig ikke, at de ting, vi her snakker om, i  
mange år ligefrem vil give et driftsoverskud.

**Stæhr Johansen:** Jeg takker trafikmini-  
steren for svaret, og jeg vil da gerne sige til  
ham, at hvis det havde stået til mig, havde  
den lange 8 timers debat fået en anden ud-  
gang. Jeg vil endda sige, at jeg ville hellere  
have haft, at en af de to øvrige dagsordener  
var blevet vedtaget, for så var vi kommet et  
skridt længere. Så kunne man diskutere,  
hvem der havde ret, men i hvert fald havde  
man nået et resultat. Det gjorde vi ikke  
med den afværgedagsorden, som ikke mini-  
steren, men et par partier stillede, om at  
man ikke skulle tage det standpunkt, som  
virkelig havde bragt os et skridt længere  
frem, enten det så var blevet det ene eller  
det andet.

Jeg skal heller ikke fortsætte denne de-  
bat, men vil dog gerne sige til trafikministe-  
ren, der siger, at dette nærmest er en fort-  
sættelse af trafikdebatten, at det er det ik-

ke. Vi diskuterer Købebugtbanen, og Køge-  
bugtbanens idé er jo den, at den går ind i  
Citybanen, den, vi dengang vedtog. Det var  
en forbindelse mellem Køge Bugt over Ho-  
vedbanegården med forbindelserne fra Hil-  
lerød og Helsingør. Desværre fik man ikke  
Frederikssund, Ballerup og Frederiksberg  
med, og jeg vil da erkende, at jeg føler mig  
nærmest som lidt af en martyr, fordi jeg  
ikke trak spørgsmålet om Frederikssund,  
Ballerup og Frederiksberg stærkere frem,  
men nu er jeg jo beskeden af natur. Jeg  
mener, at det er mere rigtigt, at man får  
forbundet syd og nord over Hovedbanegår-  
den end Ballerup-Frederiksberg, som jeg  
håber kommer, men jeg kunne måske, hvis  
jeg skulle være lokalpolitiker, have trukket  
det lidt stærkere frem.

Så var ministeren også inde på spørgsmålet  
om betaling. Her vil jeg minde ministeren  
om, at vi har vedtaget en lov om Citybanen,  
hvor kommunerne i hele det storkøbenhavn-  
ske område, dvs. Roskilde amt og Frede-  
riksborg amt, må betale 25 pct. Det er det  
eneste sted i Danmark, hvor man forlanger  
at kommunerne skal være med til at betale,  
når det er jernbanelinjer, men kommunerne  
har bøjet sig for det. Allerede her har man  
altså en ordning, som ikke kendes andet-  
steds i landet.

Det, der fik mig til at tage ordet, var  
simpelt hen dette: hvor længe efter at lo-  
vene er vedtaget i dette folketing — nu  
tænker jeg på anlægslovene — og man er  
begyndt at bruge penge, her drejer det sig  
om små 15 mill. kr., kan man blive ved med  
at diskutere andre linjeføringer i stedet for  
at gå i gang med det arbejde, som i hvert  
fald vi, der arbejder her i hovedstaden, mener  
er nødvendigt? Nu vil jeg slet ikke beskil-  
de ministeren for, at han ikke har taget sig af  
det. Der har været tre trafikministre før  
ham, siden vi beskæftigede os med disse  
store problemer. Det er slet ikke noget an-  
greb på trafikminister Kampmann, men det  
er et angreb på den måde, hvorpå man be-  
skæftiger sig med trafikproblemerne her i  
landet, at love, der er vedtaget, simpelt hen  
bliver syltet. Man bruger penge til boringer,  
til undersøgelser af linjeføringen, der for  
længst er bestemt. Dette er altså ikke møn-  
tet alene på den nuværende trafikminister,  
men også på alle dem, der har været trafik-  
minister før hr. Kampmann, men jeg vil