

[Guldberg.]

jeg hævde, at det kan man egentlig godt, man har bare hidtil accepteret, at man ikke kunne. Det er os selv, der gennem de dispositioner, vi træffer, får indflydelse på, hvordan det udvikler sig. Vi har naturligvis en række aktuelle trafikproblemer, og når vi fra vor side siger, at vi vil gå imod det foreliggende lovforslag, så er det, fordi det er et forslag om tunnelbaners indføring i den indre by. Vi går ikke imod, at man vil søge at finde en løsning på en række problemer.

Vi synes i øvrigt, at der mangler nogle væsentlige ting. Der er spørgsmålet om nordvestsidsens indførelse, der er spørgsmålet om Køgesidsens indførelse, det er vi klar over alle sammen, men disse ting må da hænge meget, meget nøje sammen med en række andre, meget store og væsentlige spørgsmål. Jeg har i hvert fald svært ved at se, hvorledes vi kan afgøre et bybanespørgsmål uden samtidig at tage stilling til Amagers forbindelser til København, og jeg kan ikke se, hvordan vi kan ordne det rigtigt uden at vide, hvor lufthavnen bliver placeret, og uden at vide, hvor vi får en fast forbindelse over Øresund, om denne også skal have jernbaneforbindelse, om den skal have forbindelse til en aflastningslufthavn i Skåne, som jo også er en af de muligheder, der er fremme i billedet.

På samme måde må det da være helt afgørende også for omegnskommunernes trafikproblemer, at kommunerne får at vide, om man tænker sig, eller om det bærer i retning af, at væsentlige dele af det, der ligger omkring Københavns Hovedbanegård, flyttes ud, om godsbanegården flyttes ud vestpå, som der har været tale om — til Tåstrup, har jeg forstået — om man vil lave fjerntrafikbanegård på samme sted o. s. v. Det er da ting, der helt vil ændre billedet i vor trafikfordeling, som må tages med i betragtning, og som efter vor opfattelse må kunne åbne for en række løsninger.

Vor afvisning er altså ikke en afvisning af at drøfte sagen, men vi går imod princippet om tunnelbanernes indførelse i den indre by. Deri ligger i og for sig også en stillingtagen i første omgang til spørgsmålet om udgiftsfordelingen, for den er naturligvis helt bestemt af et forhandlingsresultat, der hvilede på den ganske bestemte løsning, der her er tale om. Om udgiftsfordelingen

vil jeg gerne sige, at det er svært for os at forstå, at de forskellige kommuner rundt omkring virkelig skulle være interesseret i at deltage i udgiftsfordelingen efter det skema, der er opstillet. Den eneste forklaring på det er vel, at man, hvis det bliver til noget, regner med at få et passende tilskud fra staten til det; så er det selvfølgelig nemmere at blive enig. Vi synes nok, at dette trænger til en nærmere overvejelse, men vi vil ikke afvise, at det, der kan laves, og det, der bør laves, efter vore synspunkter er en opgave, som må løses i fællesskab mellem en stor gruppe af kommuner — jeg tror nok, det er en gruppe, som er større end den, der er med i øjeblikket — og staten, som også har sin interesse i sagen. På vor side forudsætter netop statens medvirken, at et hovedsynspunkt må være de mere landsomfattende planlægningsbetragtninger og de balancebetragtninger, som jeg har forsøgt her at gøre rede for.

Stæhr Johansen: Som bekendt havde vi første behandling af det lovforslag, som nu er genfremsat her i tinget, i maj måned. Derfor kunne man vel egentlig nøjes med at henvise til sine bemærkninger ved den behandling, og det vil jeg i hvert fald også gøre, når det drejer sig om enkeltheder i forslaget. Men det er jo rigtigt, som det er blevet sagt, at der i sommerens løb er fremkommet en del betænkeligheder ved tunnelbaneforslaget, hvilket selvfølgelig kun er godt og naturligt, når det drejer sig om et anlæg, der vil komme til at koste mellem 1,5 og 2 milliarder kr. Selvfølgelig er der også i min gruppe betænkeligheder fra visse sider, men man ser også positivt på problemet og ønsker at få det undersøgt og få taget stilling til det.

Det er derfor klart, at de indvendinger, der er fremsat, må drøftes indgående i det udvalg, der bliver nedsat. Men det må dog allerede nu fremhæves, at hvis man ser på alle de betænkeligheder, alle de udvalg, der gennem tiderne har beskæftiget sig med dette meget vigtige problem — og det var jo allerede i begyndelsen af 1930'erne, at man første gang beskæftigede sig med, om Storkøbenhavn skulle have tunnelbaner; senere har der været en række trafikkommissioner, og der har endvidere