

[Stæhr Johansen.]

Jeg forstod ikke rigtig, at det ærede medlem hr. Guldberg afviste henvisningen til Los Angeles. Forholdet er jo netop det, at Los Angeles ville være en af de byer, hvor man ikke umiddelbart skulle tænke sig at man havde anvendelse for en tunnelbane, fordi man har vejanlæg, der er væsentlig bedre end noget andet sted, men også derovre — det er jo kun et enkelt eksempel i den kæde af andre byer, hvor man i øjeblikket udbygger tunnelbanerne — også derovre har man besluttet på trods af den spredte by at skabe en tunnelbane. Det ærede medlem hr. Guldberg må forstå, at min argumentation gik jo ud på, at i Europa, der har den gamle fæstningsby med den tætte beboelse, den meget snævre koncentration af indbyggerne, er det nødvendigt, at man har de fornødne transportveje ind til de steder, hvor borgerne virker, ikke mindst af hensyn til de mange, der af forretningshensyn og erhvervshensyn skal ind til deres. Det er altså en erfaring, at tunnelbaner er mere nødvendige i de tætbebyggede byer end i de spredte byer, og det var også derfor jeg brugte eksemplet med Los Angeles.

Til det ærede medlem hr. Rimstad har jeg bare et par enkelte bemærkninger.

Jeg mener ikke, man kan acceptere betegnelsen, at Storkøbenhavn på dette område er et „lokalt“ problem, og at dette problem skal løses lokalt. Forholdet er jo simpelt hen det, at igennem alle tider i Danmark har det været sådan, at jernbaner har været et statsanliggende, særlig da statsbanerne. Den højtærede minister har jo sådan set allerede svaret herpå og nævnt nogle eksempler på, hvordan man andre steder i Danmark nu bygger en række broer, en række tunneler, og vi har aldrig fra Storkøbenhavns side sagt, at det skal vi ikke være med til at betale. Der kommer man jo ind på betalingsproblemet, og her sagde det ærede medlem hr. Rimstad, at det var vist ikke helt rimeligt, at man andre steder i landet skulle være med til at betale for Storkøbenhavn. Nu er det jo ikke pænt at tale om penge; men når spørgsmålet er draget frem, vil jeg dog sige, for at der ikke skal være tvivl om det, at det er Storkøbenhavn, der betaler til andre dele i landet, men ikke

modtager noget andetstedsfra. Forholdet er simpelt hen det, at Storkøbenhavn sidste finansår betalte 2.300 mill. kr. i statsskat, og fik 800 mill. kr. i refusioner. Det område, der lå nærmest, var Fyn, hvor der var balance; dér fik man alt tilbage, hvad man havde betalt i statsskat. Men til de øvrige områder i landet yder Storkøbenhavn 1.500 mill. kr. hvert år. Jeg vil gerne understrege dette, ikke fordi Storkøbenhavn er ked af det, for det er naturligt, at det område, hvor erhvervslivet er koncentreret, betaler til steder, hvor indtægterne ikke er så store, men fordi det er kedeligt, at man så får at vide, at det er borgerne uden for Storkøbenhavn, der skal betale til Storkøbenhavn, når det i virkeligheden forholder sig lige omvendt.

Arne Larsen: Allerførst vil jeg takke den højtærede minister, fordi han så klart har tilkendegivet, at den kollektive kontra den individuelle trafik ikke skal gøres op i penge og ikke matematisk, men at man skal have en fornuftig afvejning af, hvad der bør sættes ind på det ene og på det andet område. Jeg er selvfølgelig glad for, at ministeren har den opfattelse, for så har vi ikke noget problem dér.

Til det ærede medlem hr. Guldberg har jeg lige en enkelt bemærkning. Det lyder så drastisk, når han siger, at der er nogle, der absolut vil have, at halvdelen af Danmarks befolkning skal bo i København. Det er der selvfølgelig ingen der vil. År 2000 har vi 6½ million indbyggere her i Danmark, hvis ellers forudsigelserne slår til, og deraf bor de 2½ million i det storkøbenhavnske område, så det er altså ikke halvdelen. Alligevel er det naturligvis en kolossal koncentration af mennesker. Men selv om vi kunne forhindre, at denne bykoles udvikle sig fra det, den er i dag, fra 1½ million til 2½ million i år 2000 — og jeg mener da også, at man bør gøre et og andet for at forhindre det gennem industrispredning, udflytning af administration o. s. v., hvilket selvfølgelig alt sammen er fornuftigt — har byen i dag med sin 1½ million indbyggere allerede et stort trafikproblem, hvorfor en tunnelbaneløsning allerede på nuværende tidspunkt vil være at foretrække fremfor det, vi har i dag.