

[Ståhr Johansen.]

2 timer til transport mellem hjem og arbejdsplads, og en anden fjerdedel brugte mellem én og halvanden time daglig.

Det er jo et problem, som kun en storby som København kan have, men et problem, der afgjort er meget generende for de borgere, der lever herinde. Men det er også medvirkende til at vanskeliggøre produktionen, for en stor del af den trafik foregår med lastbiler og varevogne — alt sammen noget, som spiller ind på vor konkurrenceevne rent produktionsmæssigt.

Derfor er det efter min opfattelse nødvendigt, at man får den forbedring, som tunnelbanerne vil føre med sig, og jeg håber, som det også er blevet sagt tidligere heroppefra, at vi ikke oftere skal have en førstebehandling, men at vi nu i udvalget kan komme frem til de realiteter, der skal afgøres. Der er jo i udvalget og for øvrigt også i den offentlige debat fremlagt så meget materiale, at jeg mener, udvalget i dag kunne være i stand til at foretage en bedømmelse, der kan resultere i en løsning af spørgsmålet.

Selvfølgelig er jeg helt enig i, at en bevilling af den størrelse og et projekt af det omfang er noget, som må undersøges meget grundigt; jeg mener, at både tilhængerens og modstanderens argumenter må afvejes og undersøges, før man tager den endelige stilling, særlig til linjeføringen, der jo netop i de senere år har været medvirkende til en forøget debat om spørgsmålet.

Jeg vil gerne sige på mit partis vegne, at vi er helt klar til at tage en forhandling om en ændret linjeføring. Jeg kan jo også sige på forhånd, at den linjeføring, som er foreslået af ministeren, jo ikke var en linjeføring, som de storkøbenhavnske kommuner, heller ikke de 3 kommuner, som direkte er nævnt i lovforslaget, havde tilsluttet sig. Vi havde fra kommunernes side ønsket en anden linjeføring, og derfor vil vi også fra vor side være åben for diskussion om en anden linjeføring og en anden prioritering, selv om jeg ikke er helt så sikker som hr. Guldberg på, at en undergrundsbane til Kgs. Nytorv og videre frem ikke er meget nødvendig; den er måske også nødvendig for at få den rigtige Amagerforbindelse. Men det er som sagt et spørgsmål, vi kan

drøfte i udvalget, når det nu igen bliver nedsat.

Arne Larsen: Det er nu fjerde gang, vi har tunnelbaneforslaget til første behandling. Sidste gang, altså da vi havde det fremme for tredje gang, udtalte vi jo alle håbet om, at 3 gange måtte være nok, men det skulle altså ikke gå sådan, og nu har vi altså i dag for fjerde gang lovforslaget til behandling. Jeg har ved alle de tidligere lejligheder fremført socialistisk folkepartis principielle syn på dette lovforslag, og der er ingen grund til at gentage det i dag. Vi er, vi var, og vi vil fremdeles være tilhængere af, at tunnelbaneforslaget gennemføres så hurtigt som overhovedet muligt.

Det er da helt klart, at problemet om den kollektive trafik i København må løses. Vi finder, at tunnelbaneforslaget er det fornuftigste i så henseende, men er dog klar over, at der er mange vanskeligheder, som skal overvindes i forbindelse med forslagets gennemførelse. I henhold til ministerens forslag skal første etapeudbygning altså ske fra Vesterbro til Kgs. Nytorv. Mit parti har jo stillet sig lidt tvivlende over for, om det var hensigtsmæssigt, at første etape sluttede ved Kgs. Nytorv. Jeg har foreslået, at første etapeudbygning skete til Østerport Station, således at vi fik en egentlig Cityring, for på den måde at aflaste Boulevardbanen og fra første færd få et funktionsdygtigt tunnelbanesystem. Det er da også med glæde, jeg konstaterer, at de kommuner, som er blevet adspurgt som følge af venstres notat om en anden linjeføring, bogstaveligt talt alle går ind for denne første etapeudbygning til Østerport Station, så jeg håber, vi i udvalget kan arbejde videre med dette spørgsmål og finde en løsning, sådan at vi fra starten af får en funktionsdygtig Cityring etableret. Derfor er jeg også ganske uenig med det ærede medlem hr. Guldberg, som jo ikke ønsker tunnelbaneforslaget udbygget på denne måde, men i første række vil satse på Frederiksberglinjens indføring til Air Terminal og under havnen til Kastrup Lufthavn. Det vil vare længe, tror jeg, før lufthavnsspørgsmålet er endeligt løst, og så længe kan vi ikke gå og vente på en igangsætning af tunnelbaneforslaget her i København, så derfor synes