

## [Guldberg.]

at arbejdspladser og bopæle spredes, således at ringen derfor mere og mere bliver den afgørende. Uanset hvor mange citylinjer og tunnellinjer man end har, vil det vise sig, at en meget betydelig del af befolkningen i et sådant samfund, når de skal „til byen“, som det hedder, med det ene eller det andet formål, foretrækker at kunne benytte deres eget befordringsmiddel; det samme gælder trafikken mellem arbejdssted og bopæl, hvor man også vil vælge at bruge eget befordringsmiddel, hvis muligheden overhovedet er til stede. Denne udvikling har vi også i København.

Når man ser på lovforslagets og flertallets ændringsforslags forhold netop til de foreliggende planlægningsopgaver og de planlægningssspunkter, man ellers anlægger, vil man se, at de i virkeligheden står i skærende modstrid til det, man i øvrigt vil lave på andre områder.

Vi er alle sammen klar over, at vi skal regne med betydelige investeringer til f. eks., som det har været nævnt, at få opbygget et større center ude omkring Tåstrup. Vi er alle sammen klar over, at der er en række for Københavns fremtid og for Københavns planlægning helt afgørende opgaver: hvor skal lufthavnen placeres, hvor kommer Øresundsforbindelsen til at gå — idet vi dog i hvert fald er nogle, der regner med, at der vil blive tale om en Øresundsforbindelse mellem København og Malmø. Mens vi har siddet og forhandlet i udvalget — og jeg skal erkende, at det er der gået nogen tid med — er der den ene gang efter den anden dukket nye problemer op, der netop har vist, at dette lovforslag ikke er baseret på et helhedssynspunkt. Et af de sidste var, at der nu omsider viste sig basis for at komme frem til en lukning af Sydhavnen, og man skal jo ikke se meget på Københavnskortet for at blive klar over, at der dermed sker en meget afgørende ændring af forudsætningerne for trafikforbindelserne i det storkøbenhavnske område.

Alle disse ting — befolkningsudviklingen, befolkningens ønsker, de store og uafklarede spørgsmål, jeg har nævnt her — er dele, og nødvendige dele, af en fornuftigt planlagt trafikpolitik for det storkøbenhavnske område, og derfor er deres afklaring en væsentlig forudsætning for meget af det, som stod i det oprindelige lovforslag.

Hvis jeg nu må forudsætte, at flertallet, som altså igennem sine ændringsforslag har besluttet sig til i første omgang i hvert tilfælde at forlade den store historie, som jo også ville komme til at koste nogle milliarder kroner, lægger sig fast på, at der så i hvert tilfælde skal laves en Citytunnelbane, så rører man altså netop ved den del, som efter vor opfattelse er den mest usikre, samtidig med at man — ganske vist med nogle overordentlig positive bemærkninger i betænkningen — ved at vedtage noget sådant udskyder og snarere lægger hindringer i vejen for det, som vi ville betragte som noget af det mest presserende og væsentlige og letteste at afgøre i det storkøbenhavnske trafikbillede.

Det har undret mig meget under forhandlingerne, at det nu var Citylinjen, der først og fremmest skulle igennem. Man kan ikke lade være med at spørge, om årsagen til det er, at det er en nøglelinje for alle de andre, og at man derfor, når man har fået den vedtaget, er nogenlunde klar over, at man så i virkeligheden kører med nogle planer, som næsten automatisk med det behov, man skaber ved det, man selv laver, vil medføre, at man må fortsætte ad den vej.

Citylinjen har oprindeligt ud over, at den var en del af en samlet plan, været motive-ret med, at det var nødvendigt at skabe en aflastning for den københavnske Boulevardbane, først og fremmest vel på strækningen mellem Københavns Hovedbanegård og Østerport. Jeg ved ikke, hvor man har det fra, for når man dykker ned i oplysningerne — også dem, der har foreligget for udvalget — konstaterer man, at der ikke foreligger nogen som helst dokumentation eller underbygning af, at Boulevardbanen skulle blive