

[Guldberg.]

utilstrækkelig. Det er muligt, at den bliver det, og så kan man jo aflaste den. Dertil kommer, at mens vi har arbejdet med tunnelbaneplanerne i udvalget, er der fremkommet en række ting, som snarere vil virke til en mindre belastning af Boulevardbanen i fremtiden, end lovforslagets fædre oprindeligt har regnet med. Det er jo ikke ligegyldigt for Boulevardbanens belastning, hvor Øresundsforbindelsen kommer; det er heller ikke ligegyldigt, hvordan man løser de andre spørgsmål, og derfor er der ikke den grundlæggende, som i hvert tilfælde var brugt i det oprindelige lovforslag, nemlig at man ikke kan komme i gang med det, som vi alle er enige om, og som også er vedtaget: at få udbygget de allerede vedtagne S-togslinjer og skaffet plads til dem, uden at man samtidig får en tunnel tværs igennem den indre by.

Ud over alle de rent trafiktekniske betragtninger vil jeg også gerne sige, at vi i mit parti på det dybeste vil beklage den belastning, kan vi sige, af den københavnske befolkning, det vil blive, hvis man nu de næste 30 år skal grave tunneler rundt omkring i byen og altså begynder med at skulle lave én tværs igennem den gamle by. Det kan ikke undgås, at noget sådant vil komme til at påvirke og ændre bybilledet.

Når man fra et planlægnings synspunkt i øvrigt også fra de andre partiers side erklærer, at man netop ikke er tilhænger af at fremme en overdreven og stærk koncentration i den indre by, bliver det noget vanskeligt at forstå, hvorfor man så vil bruge et betydeligt beløb til investering, der næsten nødvendigvis må få denne følge. Hvad er meningen med at investere alle disse penge i en tunnel, hvis det ikke medfører en stigende mulighed for udnyttelsen af City? Men hvad vil en stigende udnyttelse sige? Ja, det vil sige, at man skaffer plads til den øgede koncentration. Så kan man sige, at man ud fra byplanlovgivningen og med de andre forskellige midler, man nu har i hænde, vil forsøge at forhindre den ødelæggelse, det i virkeligheden vil være, forhindre den overbebyggelse, det vil føre til, og ændringen af bybilledet. Det kalder jeg fromme ønsker, for den slags lader sig nu engang ikke gøre i det lange løb, hvis det går imod de økonomiske interesser. En

ting er nemlig helt sikker: så snart et flertal i folketinget har vedtaget, at der skal laves en tunnel tværs igennem City, så skal vi nok se virkningerne på priserne på såvel grunde som ejendomme i det område, der får en særlig fordel deraf — det skulle være mærkeligt andet. Men så engagerer vi os igen i en fortsat udvikling af det, som har været til skade for så mange andre byer, og som vi kunne undgå her. Simpelt hen af økonomiske grunde — fordi trafikmidlerne er kommet til stede, fordi man allerede har investeret penge i det, og fordi man ikke kan stå imod over for presset — lader man denne udvikling gå videre og bøjer sig den ene gang efter den anden. Vi har allerede i den københavnske byplanshistorie ikke få eksempler på, at når tilstrækkelig stærke kræfter står bagved, må de regler og bestemmelser, man i øvrigt både har ønsket at opretholde og lovet at ville opretholde, vige. Derfor må konsekvensen af den Citylinje, som flertallet nu er så ivrigt for, næsten uundgåeligt blive overbebyggelse og ødelæggelse af City — og jeg tænker altså ikke bare på ulemperne, som jo nok skal blive ubehagelige nok, mens det hele står på.

Når vi fra venstres side har sådanne synspunkter, er det ganske klart, at vi for det første ikke kan stemme for et stort, samlet tunnelbanelovforslag i den form, det oprindeligt havde. For det andet kan vi heller ikke blive særlig meget mere venligt indstillet over for et reduceret lovforslag, der trækker Citylinjen frem som det væsentlige, idet det jo fremgår af flertallets bemærkninger, at det egentlig bare er en begyndelse.

Heroverfor må vi opstille det, vi mener er væsentligt, for der er jo visse ting, som vi ikke er uenige om. Vi er for det første fra venstres side enige i, at der er adskillige og vigtige københavnske trafikproblemer, der skal løses, men vi ville gerne have dem løst i overensstemmelse med moderne planlægning i stedet for gammel tankegang. Skal vi se på, hvad der er vigtigt og væsentligt, er der for det første én ting, som der, uanset hvordan det nu kan se ud på grund af den formelle opstilling af ændringsforslag o. lign., mig bekendt er enighed om, nemlig at den nuværende københavnske bybane inklusive banen over Nørrebro bør udbygges til en egentlig ringlinje. Det står også i et af vore ændringsforslag, og der er mig bekendt ikke