

## [Guldberg.]

man så drage nogen anden konklusion end den, at det kunne tænkes, at det var, fordi man havde forsøgt på en forkert måde? Det er i hvert fald det resultat, vi er kommet til. Det er klart, at hvis man vil gøre det til et spørgsmål om ja eller nej, alt eller intet, om et Storkøbenhavns trafikelskab omfattende al kollektiv trafik i Storkøbenhavn, trukket frem som en overenskomst, hvor staten og en række kommuner og andre myndigheder skal være med, og hvor alle skal nå at blive enige, og hvor en hel del af dem, der forhandler, i virkeligheden ikke ønsker at blive enige, så bliver man ikke færdig, og det er det, der er sket nogle gange.

Det, vi foreslår fra venstres side i vort ændringsforslag nr. 10 til § 5, er udelukkende, at når nu staten og i øvrigt folketinget er enige om, at man bør gå den vej, så kunne man jo da f. eks. begynde med at ordne sit eget, og det kan man jo gøre ved, at man i stedet for at gøre som flertallet, der vil vedtage, at tunnelbaner skal drives af statsbanerne — og derved, synes jeg, til en vis grad slår sig selv på munden — bemyndiger ministeren for offentlige arbejder til at søge den københavnske nærjernbanetrafik udskilt i et særligt selskab. Det er ikke et Storkøbenhavns trafikelskab, men det vil blive begyndelsen dertil. Og det vil blive det forhandlingsgrundlag, som vil kunne føre til målet. Det vil jeg altså på vore vegne anbefale at man gør, så man nu ikke én gang til får begravet en samlet trafikpolitisk løsning i København i mangeårige forhandlinger mellem de mange naturligt forskellige interesser, der er.

Jeg må på venstres vegne anbefale at stemme for de af mindretallet stillede ændringsforslag, og jeg må også sige, at vi i konsekvens af hele vor holdning ikke vil kunne stemme for flertallets forslag, altså heller ikke flertallets ændringsforslag.

**Stæhr Johansen:** Som de tidligere ordførere allerede har bemærket, har det jo været et langvarigt arbejde, der har fundet sted i det udvalg, der har beskæftiget sig med de storkøbenhavnske tunnelbaner, men jeg synes også, det har været et arbejde, som har båret frugt på den måde, at spørgsmålet har været meget gennemdrøftet, og

vi har alle været klar over, at det var så stor en investering, der skulle foretages, at det fra vor side måtte undersøges meget grundigt.

Vi står jo nu her ved et forslag om den såkaldte Citybane, og jeg vil gerne have lov til at bruge Churchills ord, som han kom med midt under krigen, at det må betragtes som værende enden på begyndelsen. Det er klart, at der jo, hvis den storkøbenhavnske trafik skal udbygges på den rigtige måde, er adskillige problemer, som der må tages op, og meget andet, der skal gennemføres.

Den foreliggende udvalgsbetænkning kan vist i forhold til det oprindelige lovforslag betegnes som et eksempel på begrænsningens kunst. Efter at vi i flere på hinanden følgende folketingssamlinger har drøftet et forslag om et system af nye tunnelbaner, har der vistnok hos hele udvalget været en fornemmelse af, at det nu var på høje tid at give folketinget lejlighed til at træffe en beslutning, der kunne afstikke visse retningslinjer for den fremtidige udvikling af Storkøbenhavns trafik.

For udvalgsflertallet er dette udkrystalliseret i forslaget om anlæg af en tunnelbane fra Dybbølsbro Station over Hovedbanegården, Højbro og Kongens Nytorv til Østerport Station. I forhold til den Citylinje, der var regnet med i lovforslaget, er der sket to ændringer: der regnes ikke med tunnel mellem Enghave og Hovedbanegården, men til gengæld foreslås Citytunnelen ført videre til Kongens Nytorv og til Østerport, og man går altså ned ved Dybbølsbro i stedet for.

For mig har især to hensyn været afgørende for, at jeg har kunnet gå ind for dette forslag. For det første har jeg anset det for overordentligt vigtigt, at der nu skabes mulighed for, at man langt om længe kan komme i gang med de tunnelbaner, som jeg anser for aldeles nødvendige for byens trivsel. Hr. Guldbergs pessimisme heroverfor kan jeg slet ikke dele, og jeg kan sige, at man ikke inden for hovedstadskommunerne overhovedet kan dele de synspunkter, som hr. Guldberg har angående det storkøbenhavnske trafikproblem.

Endvidere mener jeg, at første etape af tunnelbanen bør udformes på en sådan måde, at man får størst mulig nyttevirkning af de tre ydre S-banestrækninger til