

[Guldberg.]

mest af politisk art, og jeg håber derfor meget på, at man kan nå frem til en politisk afgørelse, og at man ikke først træffer en beslutning, som man kommer til at fortryde.

Ministeren henviste til London. Jeg kom hjem derfra i forgårs. Jeg boede i nærheden af Oxford Circus, og dér er gravet op, og dér er afspærringer; det var der også første gang, jeg var i London, i 1952, og det var i samme anledning.

Vi har også et udmærket eksempel i Stockholm. Mellem hovedbanegården og rådhuset var der afspærret og pløret til, da jeg var der første gang i 1941, og det ser stadig væk ud til, at man kun er halv-færdig. Det er jo en af de ængstelser, man nærer, når nogen udtrykker forventning om, at gravemaskinerne skal komme i gang. Det er altså ikke så ligetil.

Jeg blev spurgt af fru Else-Merete Ross: hvad vil man sætte i stedet for? Der er for mig ingen tvivl om, at den rigtige løsning af det storkøbenhavnske trafikproblem er at forsøge at få samlet jernbanedriften i hele området — og jeg er sådan set enig i betragtningerne om, at det — uanset at togene hedder noget forskelligt — i hele området Helsingør, Hillerød, Frederikssund, Roskilde og Køge — og gerne Malmø med for min skyld — gælder at få trafikken drevet med effektive og hurtige langdistanceforbindelser, der føres så nær ind til byen, som de nu kan, uden at man skal ødelægge og grave ned med brogadetunneler o. s. v. Det problem, der er tilbage, drejer sig om afstanden fra den nuværende Boulevardbane til havnen — særlig hvis vi får Amagerforbindelsen — og det er et par kilometer. Så er spørgsmålet, om man ikke kunne klare det med den busbetjening, som vi heldigvis efterhånden er ved at få udviklet, og som jeg tror man i meget højere grad skulle interessere sig for.

Man nævner så mange eksempler fra udlandet. Må jeg gøre opmærksom på, at man i øjeblikket i 6 store franske byer — jeg husker desværre ikke navnene på mere end 2, det er Lille og Lyon — omgås med planer om en spredning, en opdeling. Det er områder, der har ca. 1 mill. indbyggere hver, og hvor det centrum eller midterste område, som man vil have afløst,

har et par hundrede tusinde; dér arbejder man altså ud fra et helt andet synspunkt. Jeg ville være glad for, om vi kunne få tingene løst i denne omgang, i hvert tilfælde sådan, at vi kunne blive enige om det væsentligste.

Jeg synes ligesom den højtærede minister, at det måske nok er lidt forkert at bruge Lille-Bælteksemplet på nuværende tidspunkt. Man må da heller ikke glemme, at det var folketinget, der først vedtog det ene og så det andet; det kan man dog ikke helt sige sig fri for.

Vi har fået en prioritetsliste, indeholdende 5 eller 6 ting, og da jeg læste den igennem, sagde jeg til mig selv: det, der er det vigtigste, og det, der haster mest, står ikke som nummer 1 eller 2 eller 3, det står som nummer 4 eller 5, og det er jo også sådan set meget logisk, for man vil gerne have det hele igennem, og det er klart, at det er meget nemmere at få det igennem, der er oplagt, men det virker helt forbløffende på én at læse, at den vigtigste trafikale opgave, vi har her i København i øjeblikket, er at få lavet en tunnel for at få Køgebanen ført ind til Københavns Hovedbanegård. Til trods for, at vi har hele hovedbaneterrænet liggende, så skal vi have en tunnel under Vesterbrogade; det skulle haste mere end alle andre trafikproblemer, for den står som nummer 1 på listen. Det gør, at man ikke kan lade være med at sige, at vi vist må have lov til at pille ved det.

Rimstad: Jeg vil gerne til trafikministeren sige, at jeg naturligvis har fuld forståelse for, at en minister forsvare sin etat; men jeg synes ikke, at det forsvar, der blev fremført vedrørende Lille-Bæltbroen, var særlig godt, for vi ved jo alle sammen, at Lille-Bæltbroens kørebane var for smal, allerede inden den blev åbnet, og det vil sige, at det ville have været noget af en ulykke i en lang årrække, hvis den overhovedet ikke havde været der.

Jeg kunne komme med forskellige udrædninger over det tema, der hedder at bygge bro over Lille-Bælt, men jeg kan sige så meget som dette: den bro, man nu bygger, er et resultat af en teknisk udvikling, som ikke var langt nok fremme før den anden verdenskrig, og derfor tror jeg, at det ville have været mange år, inden