

[Guldberg.]

det forældet; der er i virkeligheden overordentlig stærk tvivl om, hvorvidt det store projekt, hvis man påbegyndte det og fik det meget hurtigt færdigt — lad os sige til 1990, og det er jo optimistisk — om så det fra et økonomisk og trafikteknisk synspunkt overhovedet kunne bære sig, for så vidt angår City- og brobanelinjerne. Den anden side af det, den økonomiske, synes jeg også er meget væsentlig; det drejer sig jo her om anlægsarbejder på 2-3 milliarder kr., som man skal binde sig til og have med i programmet langt frem i tiden. Selv om vi kun holder os til det trafiktekniske område, er der væsentlig vigtigere uafklarede spørgsmål, som vi burde tage stilling til, og som det haster væsentlig mere med at få løst i stedet for at binde så store dele af vore investeringsmuligheder. Hvis vi havde en beskæftigelsessituation, hvor vi havde brug for beskæftigelsesplaner for fremtiden, kunne det måske være rart at have sådanne projekter liggende, og at de lå nogenlunde fast.

Når man har haft lejlighed til at sammenligne disse ting, kommer man til det resultat — det er i virkeligheden det, jeg er kommet til — at det, der har været mest populært, er den såkaldte slyngelinje, som skal gå mellem Hovedbanen og Østerport Station. Dens hovedfunktion vil jo i virkeligheden, så vidt jeg kan se, være at sørge for en nogenlunde god forbindelse mellem Christiansborg og Østerport Station, og vi synes ærlig talt, at selv om vi herinde kan være interesserede i det, skal man vist ikke ofre så mange penge på det.

Så er der yderbaneproblemet. Jeg tror, vi er enige om, at de ydre S-baner og de ydre linjer under alle omstændigheder skal laves først. Der kan komme nogle spørgsmål om deres indføring, og det er vi, som vi også har sagt i udvalget, villige til at snakke om.

Det væsentligste spørgsmål er efter vor opfattelse — vi skal jo ikke afvise, at vi er nødt til at gøre en hel del ved det københavnske trafikproblem — spørgsmålet om trafikken til og fra Amager, og på det punkt kan der vist ikke blive så forfærdelig megen uenighed, for det vil jo ikke være muligt at løse de problemer på anden måde end ved tunneler under Københavns havn, og skal man have det, må man da også hænge

et stykke tunnel i hver ende for at komme op på jorden igen. Så langt kan der ikke være så stor uenighed. Når vi taler om prioriteter og muligheder for, at vi kan finde hinanden, vil jeg da gerne sige, som vi har sagt i udvalget, at her er der et problem, hvis vigtighed vi erkender, og så vil vi gerne tilføje, at det ville efter vor opfattelse være helt uforsvarligt at vælge at lægge sig fast på en løsning med hensyn til Amagerforbindelserne uden at have løst to helt afgørende spørgsmål for trafikken i dette område. Det ene er spørgsmålet om lufthavnens placering, og det andet er spørgsmålet om de fremtidige Øresundsforbindelsers placering, derunder spørgsmålet om hvor jernbanetrafikken skal gå.

Med hensyn til lufthavnens placering er vi i den mærkelige situation, at vi ligger med forslag — så vidt jeg kan regne ud — om at skulle ofre 500 mill. kr. eller beløb af den størrelsesorden på nogle midlertidige lapperier på Kastrup lufthavn, samtidig med at vi alle sammen ved, at den skal flyttes, men ingen ved, hvor den skal flyttes hen. Og tager man Store Maglebyproblemet med i denne forbindelse, skal vi altså af midlertidige hensyn nedlægge noget, som vi egentlig gerne ville bevare, og som vi, når der er gået et passende antal år, må erkende alligevel ikke skulle have været nedlagt, men så desværre er blevet det. Det kan ikke være rigtigt at bære sig ad på den måde; i hvert tilfælde kan det ikke være rigtigt at tage stilling til det spørgsmål, vi her drøfter, uden at have fået det andet klaret.

For Øresundsforbindelsens vedkommende ligger det for mig lige så klart. Det er ikke bare et spørgsmål om, hvordan den forbindelse skal være, om den skal ligge mellem København og Malmø, om det skal være vej eller bane eller begge dele, men det er minsandten også et spørgsmål om, hvorvidt den trafik, der går gennem København, skal være en nord-sydgående trafik og belaste hele Boulevardbanen og hele det areal, vi har her, eller om man kan komme over til en anden ordning, hvor man går syd om København og har en øst-vestgående linje i stedet for. Disse ting er så afgørende, at vi må holde på, at det ikke vil være rigtigt at binde sig i disse spørgsmål uden at have klaret spørgsmålet om