

[Rimstad.]

man havde fået bro nummer 2 alligevel, så jeg synes ikke, at forsvaret var særlig godt.

Så vil jeg godt lige sige, at jeg hverken denne gang eller sidste gang har talt om et privat initiativ med hensyn til bygningen af Københavns tunnelbaner. Det holdt jeg op med, da jeg så, hvad det var for en underskudsforretning ifølge ministerens kalkulationer, som jo tilmed bl. a. lider af den skævhed, at forrentningerne opholder sig nede på 3 og 4 og 5 pct., medens de i virkeligheden er mere end dobbelt så høje. Men jeg har denne gang sagt, at jeg synes, det er en kommunal opgave, og det vil jeg blive ved med at synes, og det vil mit parti også. Vi synes, at det at ordne interne trafikproblemer i byerne er kommunale opgaver og ikke statsopgaver, og vi synes, at det er kommunerne, der skal løse dem. Er der tale om en koordination mellem flere kommuner, så er det en naturlig ting, at staten træder til og koordinerer, men ikke at staten bliver partner, hverken økonomisk eller finansielt.

Ministeren for offentlige arbejder (*Lindberg*): Hr. Guldberg siger, at det er en politisk afgørelse, vi trænger til. Jeg kunne i og for sig godt have ønsket at se, hvordan hr. Guldberg ville have reageret, hvis jeg var mødt op med dette forslag om tunnelbaner i København uden at have nogen teknisk baggrund for det, uden at have haft det udvalg, der har udarbejdet den betænkning, som hr. Guldberg kender; så tror jeg nok, man ville have sagt til mig noget i retning af: se nu at komme hjem igen og få undersøgt det nærmere, før du kommer og siger: vi skal træffe en politisk afgørelse. Det er nødvendigt, at man, når man skal træffe politiske afgørelser, har et grundlag, hvorpå man kan bygge, og det er det, vi er i gang med at skabe, både hvor det drejer sig om en fast Øresundsforbindelse, og hvor det drejer sig om en storluft-havn. Det må efter min overbevisning være i orden, inden man træffer en politisk afgørelse, for ellers går der måske 6 år i udvalget i stedet for 3 år — vi er jo nu i gang med det tredje år.

Ja, at der var gravet op ved Oxford

Circus i 1952, det kan jeg ikke sige noget om, for da var jeg ikke i London; men jeg kan da ikke tænke mig, at det var den samme opgravning som den, der var i sommer. Jeg mener, det må have været to forskellige ting. Det, jeg ville markere, var jo bare, at man også udbygger linjer inde i centrum i en storby som London. For øvrigt kan jeg som eksempel fortælle, at jeg en dag i Paris var ude for at bruge 1½ time på i bil at køre en strækning, som man med tunnelbane kunne køre på 20 minutter. Jeg synes, det giver et billede af, hvor hurtigt man kan komme af sted med en undergrundsbane i forhold til i bil. Ikke desto mindre — og det var jo derfor vi var 1½ time om det — er der så og så mange, som vil køre i bil, selv om de skal bruge så meget mere tid til det; men det siger alligevel lidt om betydningen af at have en undergrundsbane.

Ja, jeg indrømmer hr. Rimstad, at det kan diskuteres, om det eksempel med Lille-Bæltsbroen var godt eller dårligt, men der er vist i hvert fald ikke nogen, der vil benægte, at vi havde haft en ny Lille-Bæltsbro for længe siden, hvis vi ikke i forvejen havde haft en kombineret bro, der var for lille. Jeg kommer meget ofte over den nuværende Lille-Bæltsbro, og jeg har meget sjældent været ude for kødannelser; men at de kommer, det er klart, og det er jo det, der er baggrunden for, at vi bygger den nye. Med den stigning i trafikken, som prognoserne viser, er det klart, at der kommer et tidspunkt, da der bliver køer og det bliver vanskeligt at komme over. Men det kan vi jo diskutere frem og tilbage; jeg synes bare, at det er ikke noget bevis på, at statsbanerne administrerer forkert.

Så siger hr. Rimstad, at han havde i og for sig aldrig gjort sig tanker om, at det skulle være en forretning for et privat selskab at bygge en tunnelbane i København. Nej, siger hr. Rimstad, det må være en kommunal opgave. Ja men så bliver problemet aldrig løst, for når vi har haft de besværligheder, som hr. Rimstad dog også må vide noget om, med bare at få tilbud fra Storkøbenhavns kommuner om at gå med til de 25 pct., et tilbud, som vi jo ikke engang helt har på bordet, så synes