

*Mindretallet* anførte i sin mindretalsudtalelse bl. a.:

„Et *mindretal* (venstres medlemmer af udvalget) kan ikke gå ind for det af ministeren oprindeligt stillede forslag om et omfattende tunnelbanesystem og kan som følge heraf heller ikke tiltræde flertallets forslag om at begynde med en Citylinje, der blot er en del af det oprindelige forslag og kun motiveret som en del heraf.

Det oprindelige forslag er baseret på en 30 år gammel opfattelse af, hvilken udvikling af byen der må anses for ønskelig.

Det har som grundidé, at den væsentligste trafik i det storkøbenhavnske område skal være trafik til og fra det nuværende City.

Det strider derfor mod de byplanmæssige og trafikale synspunkter, der i øvrigt lægges til grund for de forskellige københavnske planer.

I den periode, der er gået, siden forslaget blev fremsat, har det gang på gang vist sig, at der ikke var nogen samlet plan, der tog hensyn til både trafikale og byplanmæssige forhold.

Placeringen af Københavns fremtidige lufthavn, forbindelsen til Sverige samt spørgsmålet om Sydhavnens lukning er eksempler herpå. Afgørelsen herom bliver ikke alene bestemmende for forholdene på Amager og for, hvor forbindelserne mellem Amager og Sjælland skal gå. De kan væsentligt ændre hele trafikbilledet i og omkring København og er derfor forudsætninger for, at en samlet plan kan opstilles.

Alt taler for det ønskelige i en udvikling af nye befolkningmæssige og erhvervmæssige områder rundt om København og taler imod en stigende koncentration i området mellem Rådhuspladsen og Kongens Nytorv.

Konsekvensen heraf er, at de københavnske bybaner først og fremmest bør etableres som en indre ringlinje, følgende den nuværende bybane, en ydre ringlinje, når tiden hertil er inde, og etablering af forbindelser til Amager.

Udførelsen af en tunnelbane tæt ved den nuværende boulevardbane og tværs igennem den indre by vil føre til det modsatte af, hvad der ellers opstilles som et mål for storbyens udvikling.“

*Mindretallet* (Guldberg, Enggaard, Holmberg og Per Møller) havde stillet følgende ændringsforslag til § 1:

„Til § 1.

Paragraffen affattes således:

„§ 1. Ministeren for offentlige arbejder bemyndiges til at bringe nedennævnte anlæg til udførelse:

- 1) De i forbindelse med etableringen af en S-baneringlinje Københavns Hovedbanegård—Svanemøllen—Nørrebro—Valby—Københavns Hovedbanegård fornødne supplerende baneanlæg, herunder 3.-4. spor mellem Lersøen Godsstation og Grøndal.