

[Guldberg.]

gammel opfattelse af, hvilken udvikling der måtte anses for ønskelig i byen. Det havde som grundidé, at den væsentlige trafik i det storkøbenhavnske område skal være trafik til⁷ og fra det nuværende City. Vi mener ikke, at det vil hjælpe på overfladefrafikken, for man vil efter alle de erfaringer, man har fra andre byer, få lige så megen overfladefrafik, hvad enten man har den ene eller den anden ordning. Man kan også se i praksis, at det er i strid med mere omfattende landsplanlægningsmæssige betragtninger.

Den rigtige ordning af det storkøbenhavnske kollektive trafiksystem må være baseret på en ringlinje og en tværlinje med forbindelse til Amager og til de befolkningsrige dele ude mod nordvest og ikke bare på en supplerende til Boulevardlinjen for at få én station ekstra, nemlig den på Højbro Plads, mens resten i virkeligheden er ganske overflødig. På den måde kan man selvfølgelig få lidt glæde af det radikale lovforslag.

Jeg har fornemmelsen af, at en hel del af de synspunkter og meget af den generelle opfattelse, som venstre dengang gav udtryk for, men var alene om under drøftelserne, ikke i enkeltheder, men generelt betragtet er blevet hovedlinjen i de almindelige synspunkter i folketingets trafikudvalg. Jeg har ikke dér mærket de store modsætninger med hensyn til at komme frem til en fornuftig ordning af det kollektive trafiksystem. Vi er enige om, har jeg fornemmelsen af, at det netop er en rigtig udbygning af det kollektive trafiksystem, der skal til, og jeg har også indtryk af, at man i virkeligheden allerede i flere år har været enig om, at den plan, der blev vedtaget i 1966, skal revideres. Der er andre, der her har sagt, at den hviler på nogle forudsætninger, som man i dag vil sige er forkerte. Lad os derfor ikke diskutere, hvad vi sagde dengang.

Det er den konstruktive side af sagen, vi må beskæftige os med, og dér er jeg ganske enig med hr. Knud Damgaard, som siger, at det kunne være rart med noget, der peger fremad, i stedet for dette lovforslag. Hvis det skal opfattes som forslag om at ophæve lovhjæmmelen til at lave Citylinjen, vil jeg gerne gå ind for det, men jeg kan bare ikke se, at der er noget som helst behov for en sådan beslutning, al den stund vi på tværs af de politiske partier er enige om, at vi skal

have anlagt en kollektiv trafikpolitik for København. Når vi også er enige om, at vi skal revidere et grundlag, der hviler på nogle andre forudsætninger, måtte et forslag, om det skulle tjene noget formål, vel gå ud på at komme med sine ideer og tanker om, hvad det var, vi gerne skulle have, og hvordan man udbyggede et rigtigt kollektivt trafiksystem for det københavnske område.

Jeg skal for venstres vedkommende henvisse til de tanker, vi fremsatte allerede dengang. Vi er overbevist om, at de kommer til at gå med i de overvejelser, som vil komme mellem partierne. Jeg skal derfor sige om dette lovforslag, at jeg er glad for, at det bliver henvist til trafikudvalget, for dér kender vi problemerne i forvejen, og så spilder vi ikke mere tid på det end det nødvendige, som er at konstatere, at der er nogle uløste problemer på dette område, som vi arbejder med. Uanset hvordan lovforslaget her er sat sammen, håber jeg, at forslagsstillerne stadig er enige i, at det er en udbygning og effektivisering af den kollektive trafik i København, der er vores primære opgave, og at det er en opgave, vi skal gå til med åbent sind, også over for tidligere dispositioner.

Arne Larsen: Med mellemrum i de sidste 20 år har folketinget diskuteret tunnelbaner og S-baner i København, og i 1965 fik vi fremsat et lovforslag om tunnelbaner. Det blev her skitseret, at vi skulle have en Køgebugtbane, som skulle indføres i tunnel til Københavns Hovedbanegård og videre til Kongens Nytorv. Vi skulle have et tunnelbaneanlæg fra Nørreport til Nørrebro Station, og det skulle føres videre til Hareskoven. Vi skulle have et tunnelbaneanlæg fra Østerport ad Østerbrogade og videre, og vi skulle have indført Ballerupbanen som tunnelbane gennem Frederiksberg, Gammel Kongevej og ind til Hovedbanegården. Vi skulle have en ringbane, som skulle forbinde alle de tværgående baner, og vi skulle vistnok også have en Brønshøjbane og lidt mere derudover.

Det var jo et vældig ambitiøst program, og der blev heller ikke ret meget ud af det.

Den 30. maj 1967 vedtog folketinget en lov om en tunnelbanestrækning i København, nemlig fra Dybbølsbro til Hovedbane-