

Formanden: Lovforslaget vil nu blive tilstillet statministeren.

Den næste sag på dagsordenen var:

Tredje behandling af forslag til lov om teknologisk service.

(Anden behandling af lovforslaget (nr. 151) findes i tidenden sp. 4613).

Der var ikke stillet ændringsforslag.

Lovforslaget sattes til forhandling,

Ingen bad om ordet.

Lovforslaget

vedtoges enstemmigt med 151 stemmer.

Formanden: Lovforslaget vil nu blive tilstillet statsministeren.

Den næste sag på dagsordenen var:

Tredje behandling af forslag til lov om statens tekniske prøvenævn.

(Anden behandling af lovforslaget (nr. 143) findes i tidenden sp. 4623).

Der var ikke stillet ændringsforslag.

Lovforslaget sattes til forhandling.

Ingen bad om ordet.

Lovforslaget

vedtoges enstemmigt med 151 stemmer.

Formanden: Lovforslaget vil nu blive tilstillet statsministeren.

Den næste sag på dagsordenen var:

Første behandling af forslag til lov om ophævelse af lov om anlæg og drift af en tunnelbane i Københavns kommune [af Skovmand m. fl.].

(Lovforslaget (nr. 195) findes i tillæg A. sp. 5641, fremsættelsen i tidenden sp. 3508).

Lovforslaget sattes til forhandling.

Ministeren for offentlige arbejder (Kampmann): Vi har tidligere i folketinget haft en drøftelse af indholdet af det radikale lovforslag, idet jeg under behandlingen af de store trafikinvesteringer — det var Storebæltsinvesteringen og Saltholmsinvesteringen — udtrykkelig tilkendegav, at der resterede en tredje gruppe af investeringer, nemlig de store anlægsinvesteringer i hovedstadsområdet. Dertil kommer, hvilket var de radikale bekendt, at jeg havde anmodet DSB om at nedsætte et arbejdsudvalg, der skulle afgive en særlig rapport over hovedstadsrådets kollektive trafikudbygning, og denne rapport vil foreligge her i forårsmånederne. Den foreligger endnu ikke. Jeg synes derfor, at det er en smule tidligt at tage stilling til det radikale forslag, således som det foreligger her, så meget mere som det ikke omfatter andre tvivlsspørgsmål om kollektiv transport i hovedstadsområdet — jeg tænker her ikke mindst på Lundtoftebanen efter lovgivning fra 1961.

Jeg synes, vi skal afvente nærtrafikrapporten fra DSB og afvente det lovgivningsinitiativ, som er blevet bebudet af undertegnede allerede sidst i januar måned, og som vil fremkomme til efteråret 1973, inden vi tager stilling til det radikale lovforslag.

Knud Damgaard: Hvis man var ondskabsfuld, kunne man nok finde anledning til at sige, at det radikale venstre med sine forskellige forslag om Københavns trafikforhold er ved at fratage hovedstaden mulighed for trafikalt at overleve. Begrundelsen for denne påstand er den inkonsekvens, der ligger i med korte mellemrum at fremsætte forslag, der vender sig imod en planlagt indføring af den individuelle trafik — jeg tænker på Lyngbyvejen — under henvisning til, at der må satses kraftigere på den kollektive trafik, og derefter fremsætte forslag til lov om ophævelse af anlæg af en tunnelbane i København, altså et kollektivt trafikprincip, som i en række andre storbyer betragtes som noget rigtigt.

Nu kan det naturligvis ikke falde en sagtmodig sjæl som mig ind at være ondskabsfuld, så jeg skal nok lade være med at drage den konsekvens. Jeg har derfor eftersøgt andre rimelige be væggrunde til, at dette lovforslag fremsættes på nuværende tidspunkt. Det er bare ikke lykkedes mig. Det

[Knud Damgaard.]

er urimeligt, at dette lovforslag fremsættes på et tidspunkt, hvor forslagsstillerne meget vel ved, at der inden for en rimelig tid kan forventes en statusopgørelse, som nødvendigvis også må omfatte problemer vedrørende tunnelbanen.

Det er nok rigtigt, at udviklingen, f.eks. under hensyn til beslutningen om en Salt-holmlufthavn, kan give anledning til at foretage omvurderinger eller justeringer i forbindelse med denne anlægslov. Men at hævde, at den tekniske udvikling, som fører med sig, at man kan klare en mere hyppig togfølge på det almindelige S-banenet, skulle løse problemet for City, er ikke bare overdrevet, men det er forkert.

En af begrundelserne for lovforslaget er, at tunnelbanen har en så lokal karakter, at den ikke med rimelighed bør betales af staten, og der henvises i den forbindelse til en parallel i omlægningen af byrde- og ansvarsfordeling for vejanlæg. Principielt er det nu nok en forhaset konsekvens at drage, ikke mindst under hensyn til det arbejde, som her i huset vil komme til at foregå om hovedstadsområdet trafikudvalg.

Dette udvalgs sammensætning, opgaver og byrdefordelingsprincipper vil efterhånden afklare de forhold, og emnet har derfor naturligvis en sammenhæng med næste punkt på dagsordenen.

Men lad mig om det lokalt prægede sige, at selv om der naturligvis er tale om en stærk lokalt betonet trafik, er det dog en kendsgerning, at City stadig har 150.000 arbejdspladser, hvilket nok skal vise sig at være så langt den største koncentration her i landet. Derudover er City mål for en stærk tilstrømning af butikskunder, besøgende til liberale erhverv, administration og organisationer, af deltagere i offentlig og privat mødevirksomhed, som spænder lige fra folketinget til erhvervshovedkontorer og kommunens styre, og af gæster til forlystelser og restauranter, for slet ikke at tale om de tusinder af turister. Det er altså ikke blot lokal trafik, men en trafik med en ganske stærkt landsbetonet baggrund, der er tale om.

Forslaget om ophævelse af tunnelbaneloven ser desuden, så vidt jeg kan se, bort fra rimelige planlægningshensyn. Den kollektive trafikbetjening i hovedstadsområdet må ses i sammenhæng med Citys betydning

for hovedstaden som sådan, men sandelig også for hele landet. Desuden må naturligvis biltrafikkens udvikling og miljøhensyn tages med i betragtning.

Selv om der har været stagnation i tallet på beskæftigede i City, skal det huskes, at Københavns City ikke skal være et kommercielt skyskrabercentrum. Københavns planlægning har sigtet på det modsatte, nemlig at hindre noget sådant ved at bremse storbyggerier, nedsætte udnyttelsesgrad og bygningshøjde for nyt byggeri og ved at fremme udflytningen af trafikskabende industri. Det er derfor vigtigt at slå fast, at City skal stile efter at blive bevaret med de værdifulde bygninger og kendte gadebilleder, som alle danskere holder af.

Søger man at kvæle den cityorienterede trafik ved at udsulte den investeringsmæssigt, er jeg bange for, at man skader erhverv af største betydning for ikke bare hovedstadens, men landets økonomi. Det kan føre til forslumning, det kan føre til forfald i området. Det er derfor i hele landets interesse at pleje Cityområdet som forretningsmæssigt, kulturelt og turistmæssigt hovedcenter for det, der trods alt stadig er Danmarks eneste storby.

Jeg synes derfor, det havde været passende, om der til et sådant lovforslag var knyttet bare en enkelt konstruktiv bemærkning. F.eks. hævder nogle, at forbedringer af bus-trafikken kan løse det kollektive trafikproblem. Det er efter min mening tvivlsomt, om selv særlige buskørebaner visse steder kan gøre den form for kollektiv trafik attraktiv nok. Men jeg indrømmer, at det er et forhold, som bør undersøges og undersøges nøje.

Den forbedring i S-banenet ved hyppigere togfølge, som bedre signalsikring og eventuelt fordobling af Boulevardbanens spor vil føre med sig, vil kun i meget begrænset omfang hjælpe de cityorienterede trafikanter. De vil jo stadig væk blive sat af i udkanten af det egentlige Cityområde. De nuværende Citystationer, Hovedbanegården, Vesterport, Nørreport og Østerport, giver gangafstande på eksempelvis 1-1½ km til Kongens Nytorv, 700 m til Højbro og fra ca. 1 km til godt 1 km til Slotsholmen, ½ km til Rådhuspladsen og ikke mindre end 2 km til Christianshavns Torv.

Som nævnt er jeg enig i, at der nok kan blive behov for justeringer i tidligere an-

[Knud Damgaard.]

lagte synspunkter. Herunder vil ikke mindst betjeningen af Amager og Saltholm Lufthavn komme til at spille en rolle. Det vil vel ikke være urimeligt at overveje den tanke at løse det kollektive trafikproblem, som er forbundet hermed, ved at gå under jorden til Amager, og tager man sit udgangspunkt det rigtige sted fra det nuværende S-banenet, vil der være gode muligheder for at få betjent det cityorienterede trafikpublikum bedre på denne måde. Blot få stationer vil give en gangafstand på 300-400 m, altså en ca. 5 minutters spadseretur, og det vil betyde en meget stor kvalitetsforbedring og gøre den kollektive trafik så langt mere attraktiv, end den ellers kan gøres.

Vi vil altså ikke i socialdemokratiet afvise, at justeringer kan forekomme nyttige, men ser det som en nødvendighed at få et bredere overblik over forholdene, det overblik som statusrapporten bl.a. kan give os, før vi tager endelig stilling. Det, det drejer sig om nu, er ikke at få truffet forhastede afgørelser, men at få truffet rigtige afgørelser. Da anlægsloven for tunnelbanen ikke spiser brød, er der derfor god grund til at anbefale, at vi meget grundigt ser på denne sag i trafikudvalget, bl.a. sammen med problematikken om hovedstadsrådets trafikselskab og ikke mindst under hensyn til de oplysninger, som en ajourført statusrapport vil bringe for dagen.

Stæhr Johansen: Jeg er helt enig med ministeren for offentlige arbejder og med hr. Knud Damgaard i deres syn på dette lovforslag. Jeg mener også, at det på nuværende tidspunkt er ganske umotiveret at fremkomme med det. Vi skal netop under næste sag på dagsordenen drøfte hele det storkøbenhavnske områdes, derunder Frederiksborg og Roskilde amters, trafikforhold. Der skal forsøges lagt en plan. Vi mangler, som ministeren oplyste, hele rapporten om nærtrafikken, før vi kan tage stilling til alle de problemer, der opstår.

Jeg lægger ikke skjul på, at sidst man drøftede dette med tunnelbanerne, var det meget tungtvejende grunde, der skabte flertal i folketinget for tunnelbanerne, og selv om der er kommet nogle andre oplysninger om Boulevardbanens kapacitet, er det rigtigt, som hr. Knud Damgaard siger, at det

ikke flytter stationerne nærmere til de steder, hvor folk er beskæftiget, og ikke mindst hvor folk handler.

Og jeg mener også, at selve lovforslagets udgangspunkt, talen om den faldende trafik osv. er forkert. I hvert fald hvad biltrafikken angår, er det en kendsgerning, at fra 1955 til 1971 er biltrafikken vokset fra 150.000 til 265.000, altså med over 100.000 vogne pr. dag. Det er efter min opfattelse et memento om, at man ikke slet så hurtigt kan afvise tunnelbaner. Vi vil alle gerne arbejde for miljøtrivsel, vil vil alle gerne arbejde for en udbygning af de kollektive transportmidler, men udviklingen har i hvert fald ikke ført med sig, at man har fået nedsat antallet af privatbiler. Tværtimod er der, som jeg nævned, en meget væsentlig stigning, og der er ikke tvivl om, at privatbiler i de snævre gader er miljøskaðende og skaber en forurening, som er meget stor.

Ligesom hr. Knud Damgaard mener jeg, at vi altid må være klar til i trafikudvalget at drøfte spørgsmålet om hele den storkøbenhavnske trafik, hvor stedbarnet jo har været Amager, hvor der sker store bebyggelser, og hvor der altså er virkelig trafikale problemer, der ikke vil blive mindre, efterhånden som lufthavnen udbygges. Jeg synes, som jeg sagde i min indledning, at lovforslaget er umotiveret i dette øjeblik. Jeg mener, at man i trafikudvalget fordomsfrit skal se på alle sager, der vedrører den storkøbenhavnske trafik, hvad vi også nu får mulighed for, og herunder kan man også tage spørgsmålet om tunnelbaner op. Men et lovforslag som dette er i den nuværende situation ganske umotiveret.

Guldborg: Det bedste ved lovforslaget har for mit vedkommende været, at jeg har haft den glæde at slå tilbage i folketingsdebatterne fra 1965 og 1966 om tunnelbanelovforslaget. Jeg har læst mange sider og konstateret, at det parti, jeg tilhører, stod alene i denne sal, også ved afstemningen, med en indstilling, som det radikale venstre ikke delte. Det, der for os karakteriserede det forslag, der dengang blev vedtaget, var, at vi ikke så meget opfattede det som et spørgsmål om udbygning af den kollektive trafik i København som et spørgsmål om at gøre det på en forkert måde ved at begynde med Citylinjen. Det var baseret på en 30 år

[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 overfladef trafikken, for man vil efter alle de erfaringer, man har fra andre byer, få lige så megen overfladef trafik, 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 supplerings 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-

[Arne Larsen.]

gården og videre til Højbro, Kongens Nytorv og Østerport. Det bemærkelsesværdige var, at der i lovens § 2 stod: Anlægget skal påbegyndes senest i finansåret 1968-69. Der er jo ikke sket et hak siden. På trods af at folketinget har vedtaget en lov om anlæg af en Citybane, er der altså intet sket. Folketinget er blevet tilsidesat, de love, der er blevet vedtaget, er der ikke blevet gjort noget som helst ved.

Nu kommer der et radikalt forslag om, at denne beskedne lov, som vi vedtog i 1967, skal ophæves. Jeg har ligesom andre ærede ordførere den opfattelse, at lovforslaget er forhastet, det er ikke gennemtænkt, det er særdeles umotiveret. Vi har stadig væk kolossale trafikproblemer i hovedstaden, og man kan i mange henseender værdsætte det radikale parti og dets initiativer på det trafikpolitiske område, bl. a. at man vil være med til at stoppe galskaben med motorgadernes indføring osv., men det må dog forudsætte, at vi så skaber et anstændigt og ordentligt kollektivt trafiksystem, og her må dog eventuelle tunnelbaner indgå. I det hele taget må vi se tunnelbaner og S-baner under den samme synsvinkel, for det er ét og samme system, og vi kommer sandsynligvis ikke uden om visse steder at lave visse tunnelbanestrækninger.

Det er rigtigt, at vi har et andet presserende problem, som skal løses, nemlig spørgsmålet om Kastrup lufthavns udflytning til Saltholm. Vi har det stigende trafikpres på Amager, som måske vil fordobles adskillige gange, hvis vi udflytter Kastrup lufthavn til Saltholm. Det er klart med den stigende betydning, denne lufthavn vil få i den internationale trafik; tilbringer-systemet til Saltholm vil selvfølgelig være af meget stor betydning, og der er jo højtflyvende planer om at lave fire nye Amagerbyer eller noget i den retning med en masse mennesker. Alt det kræver naturligvis kollektive trafikapparater. Derfor er det helt galt at forkaste tanken om tunnelbaneanlæg.

Men jeg vil nok sige ligesom hr. Guldborg, at vi nok må tage vores synspunkter lidt op til revision med hensyn til, hvilke strækninger der skal prioriteres først og højest. Her er der jo meget, der tyder på, at vi må skynde os at komme i gang med at få løst Amagers trafikproblem — sandsynligvis ved et S- og tunnelbaneanlæg.

Med disse bemærkninger må jeg afvise det radikale forslag. Jeg mener, vi i trafikudvalget naturligvis bør tage problematikken op for så eventuelt sammen med trafikministeren snarest muligt at komme i gang med anlægget af de mest nødvendige strækninger. Det kan snart ikke udsættes længere.

Ordføreren for forslagsstillerne (Skovmand): Jeg vil gerne takke for ministerens og ordførernes bemærkninger. Man kunne måske sige, at vores forslag om ophævelse af loven om tunnelbanen i København ikke har fået nogen overstrømmende modtagelse, men jeg vil dog gerne understrege det, som gik igen i ordførernes og for så vidt også i ministerens indlæg, nemlig at man er villig til at diskutere problemerne, og det er jo først og fremmest det, vi ønsker.

Jeg kunne fremhæve to ting, der blev sagt her under debatten. Dels sagde hr. Knud Damgaard, at tunnelbanen spiser ikke brød, dels sagde hr. Arne Larsen, at der stod i den vedtagne lov, at man skulle gå i gang senest i finansåret 1968-69. Disse to ting viser i sig selv, at der er noget galt. Vi har en lov, som, hvis den blev gennemført, ville koste et eller andet sted mellem 1/2 og 1 milliard kr. Det har ikke engang været rigtig indblandet i sparedebatten, simpelt hen fordi man ingen penge har brugt til dette formål. Selv om man besluttede sig højtideligt til, at Citybanen skulle påbegyndes i 1968-69, er man ikke kommet meget længere end til at foretage nogle geotekniske undersøgelser og nogle vurderinger af, hvordan anlægget i det hele taget skal udformes. Man kan selvfølgelig godt sige, at så kunne vi fra det radikale venstres side være tilfreds med det, simpelt hen bare lade tunnelbanen dø en langsom

[Skovmand.]

død af manglende bevillinger, men vi mener, det er rimeligt at få en debat om, hvorvidt vi overhovedet skal opretholde denne lov, når vi alligevel i virkeligheden ikke agter at gennemføre den.

Her vil jeg lige komme med en bemærkning til ministeren, der sagde, at det var umotiveret, at vi fremsatte lovforslaget, når vi alligevel til efteråret ville få en statusrapport. Jeg mener — men det kan være min hukommelse, der svigter mig — at denne oplysning først fremkom, efter at vi havde fremsat lovforslaget. Under alle omstændigheder synes jeg ikke, vi skal hænge os i formaliteter i denne sag. Jeg synes, vi skal diskutere i trafikudvalget, hvad vi mener om denne tunnelbane, og vel navnlig, hvilke andre løsninger man skal gå ind for.

Jeg kan helt tilslutte mig hr. Guldbergs glæde ved at læse den gamle sag igennem. Der er jo noget vist interessant ved, at man så sent som for 6 år siden diskuterede på den måde, som man gjorde i folketinget. Man kan i hvert fald konstatere, at hele problematikken om statens udgifter ikke kan have været så påtrængende dengang, som den er i dag. Der var heller ikke den samme klare opfattelse, som der nu er ved at komme, af, at de lokale opgaver skal betales af lokale myndigheder.

På dette punkt må jeg sige, at vi må være aldeles uenige med hr. Knud Damgaard i hans vurdering af, at Københavns problemer er så specielle, at udgifterne skal dækkes af hele landet. Det er rigtigt nok, at Københavns City selvfølgelig står for noget andet og mere end så mange andre byers centrum, men berettiger det i sig selv til, at man skal lægge mellem $\frac{1}{2}$ og 1 milliard kr. ned i Citys undergrund? Det vil jeg tvivle på.

Når hr. Knud Damgaard i øvrigt fremhæver glæden ved den — og det vil jeg afgjort sige — fornuftige politik, man har ført i retning af ikke at ville bygge skyskraberkvarterer i det centrale København, så må man vel sige, at det er jo netop, fordi man ikke har haft en tunnelbane, at det har været muligt at føre denne politik. Det karakteristiske for byer med tunnelbaner er netop, at de kræver en meget, meget tæt koncentration af boliger, og det kan man nu engang kun få ved at bygge i højden. Man kan i denne forbindelse bare pege på Stockholm.

I det hele taget må man vel også spørge: hvor stor en forbedring er Citybanen udtryk for? Jeg behøver bare at holde mig til de afstande, som blev nævnt af hr. Knud Damgaard. Det drejer sig om et eller andet sted mellem 500-600 m og i værste fald 2 km, som man kan spare ved at lave disse dyre tunnelbaner. Herfra skal man trække den tid, som går med at komme til og fra tunnelbanerne, som ikke er helt uvæsentlig, fordi de af trafikale grunde skal lægges temmelig langt under jorden, hvis ikke de i en overgangsperiode skal medføre helt uoverskuelige problemer for den københavnske trafik. Når vi nu skal behandle denne sag i trafikudvalget, så skal vi også se på mere end selve det spørgsmål, hvad staten kan spare, og hvorvidt det er Københavns kommune — eller man bør vel snarere sige det kommende storkøbenhavnske fællesskab, hvad form det så end får — der skal betale disse ting. Jeg synes også, det er rimeligt, at vi diskuterer i al almindelighed, hvordan man får den bedste trafikbetjening, og dér tror jeg nok, vi skal sætte et spørgsmålstegn ved — men det må selvfølgelig afklares af diskussionen i udvalget — om man kan sætte lighedstegn mellem kollektiv trafik og jernbanetrafik. Der er jo i de senere år sket en kraftig udvikling i retning af, at folk bor mere spredt end før. Det er i mange henseender en gavnlig udvikling, fordi det betyder, at der simpelt hen er blevet bedre plads i forbindelse med boligen. Samtidig er der sket en tilsvarende udflytning af arbejdspladserne; også det må vel siges at være gavnligt, fordi det betyder, at generende virksomheder ikke mere ligger klos op ad boligkvarterer. Men når man har denne spredning hvad angår både boliger og arbejdspladser, så bliver den sporbundne jernbanetrafik et umådeligt tungt apparat, fordi man kun kan lægge skinner over et ganske begrænset område, og fordi skinnerne ligesom i sig selv forudsætter, at der bor mange mennesker både dér, hvor folk tager fra, i boligområderne, og dér, hvor de tager hen, i arbejdspladsområderne. Derfor tror jeg, der er alvorlig grund til at undersøge, om ikke man ved en busbetjening kan opnå en langt mere tilfredsstillende kollektiv betjening.

Alle disse ting skal vi naturligvis diskutere i trafikudvalget, og jeg håber, de kan få

[Skovmand.]

en fordomsfri behandling, og at vi på et eller andet tidspunkt — om det så bliver i år eller til næste år — kan give den københavnske tunnelbane den begravelse i indviet jord, den fortjener.

Guldberg: Hr. Skovmands sidste bemærkninger bragte noget ind i sagen, som overraskede mig. Skal de forstås således, at det radikale forslag er et forslag, der går ud på, at man skal revidere den, mener jeg, hidtil herskende opfattelse herinde — en anden ting er spørgsmålet om, hvem der skal beskæftige sig med tingene i fremtiden — at en væsentlig del af udbygningen af det kollektive trafiksystem i København skal foretages gennem udbygning af S-togsforbindelser? Jeg nævner — for ikke at komme til den Citylinje, som jeg mener noget andet om — Amagerforbindelserne først og fremmest; jeg nævner også S-togsforbindelserne til de omkringliggende større byområder og den spredning, der ligger i, at man kan få en langdistance-hurtignærtrafik. Er det sådan, at det radikale forslag skal opfattes på den måde? Så er det selvfølgelig, indrømmer jeg, noget, der kan give anledning til nogle drøftelser, men sådan har jeg altså ikke forstået det. Jeg forstod forslaget sådan, at man gerne ville have verificeret, at den Citylinje nok ikke havde det så godt mere, og det vil jeg da gerne bidrage til at sige nogle venlige ord om, selv om jeg ikke synes, man skal udfolde alt for megen energi på at slå døde mænd ihjel.

Jeg vil altså gerne spørge hr. Skovmand, hvordan det sidste skulle forstås. Er det ramme alvor, at man tror, man kan klare storbyens kollektive trafik med busser?

Knud Damgaard: Vi skal nok være lidt varsomme med netop i dag at gøre denne debat for lang. Jeg synes dog, det er rimeligt at knytte nogle bemærkninger til et par af hr. Skovmands udtalelser. Der kunne nok være en meget stor risiko for, at netop tunnelbanen ville spise brød, men anlægsloven holder sig nok i væsentlig grad fra det.

Jeg synes også, det er rimeligt at sige, at de penge, der er anvendt — og penge er der jo gået til — trods alt er anvendt til et undersøgelsesarbejde, som kan blive til gavn

for senere projektering og linjeføring. Det tror jeg vi skal tage med oprejst pande.

Citys betydning for landet er lige så vanskelig at vurdere, som det er at sammenligne Rundetårns og et tordenskralds højde. Man kan kun pege på, at City for Danmark turistmæssigt, erhvervmæssigt, på alle måder har en funktion og en betydning, som berettiger til, at staten indgår på en normal måde i finansieringen af de trafikale investeringer. Det skal jo drøftes siden i dag, og i den forbindelse kan man tage bestik af de procentuelle andele. Jeg synes bestemt ikke, at man på forhånd skal lade sig forskrække af den opgave, der kan komme til at foreligge.

Jeg vil gerne sige til hr. Skovmand, at hvis man skal til at drøfte minutters betydning for de lønmodtagere, der udgør trafikanterne, så skal hr. Skovmand kigge en lille smule på problematikken på Vallensbækbanen. Der har vi fundet ud af, hvad 2-3-4 minutter kan betyde for folk, der skal på arbejde, og det må ikke underkendes i forbindelse med muligheden for at få noget fornuftigt ud af en Amagerforbindelse, der tilgodeser Citys behov.

Bilgrav-Nielsen: Der faldt et par bemærkninger fra hr. Knud Damgaard og fra hr. Arne Larsen, som jeg godt vil kommentere. Man taler meget om, hvor vigtigt Cityområdet er for København, og jeg forstår for landet...

Formanden: Nu er det jo tunnelbanen, der diskuteres.

Bilgrav-Nielsen I den forbindelse er det klart, at man må vurdere, om tunnelbaneanlægget er nødvendigt for at betjene dette Cityområde. Hr. Knud Damgaard og hr. Arne Larsen kan ikke tillade sig at være uvidende om, hvordan det forholder sig med hensyn til trafikken i det indre København. Der ligger i trafikudvalget en rapport fra marts 1972, afgivet af et tunnelbaneudvalg, som har undersøgt alternative muligheder til Citybanen. I den får vi en række gode oplysninger om, hvordan trafikforholdene er i City, hvordan de har udviklet sig, og hvilken kapacitet man i øjeblikket har på S-banenettet i området. Man siger udtrykkelig i denne rapport, at man i dag har en kapacitet

[Bilgrav-Nielsen.]

tet på det dobbelte af belastningen. Man må konstatere, at antallet af trafikanter i den kollektive trafik i København er stagnerende og begynder at vise tilbagegang, samtidig med at der også er stagnation i antallet af dem, der individuelt trafikører København. Hvis man sammenholder det med de spådomme, der nu kommer fra egnspanrådet om, hvilken udvikling København er inde i rent erhvervsmæssigt, ja, så tyder alt på, at der vil være en fortsat nedgang i antallet af beskæftigede i City. Dertil kommer, at Danmarks Statistik for nylig har offentliggjort et ret så opsigtsvækkende talmateriale om befolkningens udvikling her i landet, hvor vi for første gang konstaterer en nettoafvandring fra Københavnsområdet til øvrige dele af landet. Det er altså konkrete oplysninger, som man har som baggrund for diskussionen om, hvorvidt det er nødvendigt at etablere et yderligere kollektivt trafikantlæg i Københavnsområdet. Jeg synes, man bør være opmærksom på disse ting.

Ordføreren for forslagsstillerne (Skovmand): Jeg blev spurgt af hr. Guldborg, om det var alvor, hvad jeg sagde før om forholdet mellem togtrafik og bustrafik. Jeg vil gerne understrege, at det selvfølgelig ikke er tanken — det havde jeg slet ikke forestillet mig at der ville være nogen mening i — at rive de skinner op, der ligger, og sætte busser ind i stedet. Jeg tror også, det er indlysende, at der er en række situationer, hvor man har påbegyndt jernbanelinjer, som det kan betale sig at afslutte. Jeg kan som et udpræget eksempel nævne Køgebanen, som det vil være rationelt at gøre færdig til Køge, Tåstrup-Roskilde-banen og Hareskovbanen. Når først man har investeret væsentlige beløb i en jernbanelinje, så kan det betale sig at gøre den færdig. Problemet er, om man ved at gå i gang med nye kostbare jernbanelinier får det samme trafikale udbytte for pengene, som man ville få, hvis man f. eks. lavede buslinier — og vel at mærke gav buslinjerne nogle af de fordele, som togene i dag har, først og fremmest den, at de er fri for at være blandet ind i anden trafik. Når man sådan i almindelighed sammenligner bustransport med jernbanetransport, må man jo huske, at busserne bliver dømt på et meget unfair grundlag,

fordi de bliver generet af en masse anden trafik. Det var disse ting, jeg synes det var rimeligt at vi undersøgte til bunds i udvalget for ligesom at få en afklaring af, hvad der bedst kunne betale sig.

Den samme tankegang: man skal se på, hvad der betaler sig, vil jeg i og for sig bruge som svar på hr. Knud Damgaards betragtning om, at det havde en betydning for lønmodtagerne at spare nogle minutter i transporttid inde i København. Spørgsmålet er efter min mening, om man ikke får de store tidsgevinster i den anden ende — derude hvor folk bor, om ikke det er dér, man skal sætte ind med trafikløsningerne, også fordi de dér er billigere. Det kan godt være, hvis man spurgte lønmodtagerne, om de var villige til at betale de skatter, der var nødvendige for, at de kunne spare 3 eller 4 eller 5 minutters gang hver dag, at det viste sig, at de egentlig ville foretrække den ekstra spadseretur fremfor at betale lidt mere i skat.

(Kort bemærkning).

Knud Damgaard: Jeg kan ikke tjene hr. Bilgrav-Nielsen med at indrømme, at jeg er en synder, der ikke kender den rapport, men jeg har sammenholdt den med andre, der klart dokumenterer, at City er et problem. City er et problem som det midtpunkt, det er i en storby, som et land ikke kan undvære. Det er en kendsgerning, at det eksisterende S-banenetlet selv nok så meget teknisk forbedret sætter trafikanterne af uden for Citys midte, og det udgør et problem.

Jeg kunne godt — næsten lidt ondskabsfuldt, selv om jeg er sagtmodig — have lyst til at sige til hr. Skovmand, at hvis man skal løse dette ved hjælp af busser, der får prioritet i City, så bør man jo have de primærgader, som løser den individuelle trafikproblemer i hovedstaden.

(Kort bemærkning).

Arne Larsen: Det er hr. Bilgrav-Nielsens bemærkninger, som får mig herop igen. Er tunnelbaneanlægget i City overflødig? Man tager nogle prognoser frem, og nogle trafik-tællinger skal godtgøre, at antallet af beskæftigede er dalende i Cityområdet. Det skal nok være rigtigt, men skal vi ikke tage i betragtning, som også hr. Knud Damgaard var inde på det, at vi trods alt stadig væk

[Arne Larsen.]

har og sikkert i mange, mange år fremover vil have et ganske overvældende trafikproblem i Københavns indre bydele?

Hvorvidt Cityanlægget skal bringes til udførelse i hele sin udstrækning, vil jeg ikke i dag tage stilling til, men jeg ser klart, at der er problemer, også i forbindelse f. eks. med trafikafviklingen til Amager. Vi har nogle broer, som tilsyneladende før eller senere ikke kan klare kapaciteten. Vi skal på en eller anden måde have løst trafikproblemet både for Amager og City, og jeg tror, det er nødvendigt, at vi stadig væk får vort S- og tunnelbaneanlæg videre udbygget i København.

(Kort bemærkning).

Guldberg: Jeg kunne have lyst til at sige til hr. Skovmand, at hans lovsang for busser bringer i erindring, hvordan det egentlig er gået. Først havde man sporvogne, der kørte på skinner i gaderne; de fyldte så meget, at man ikke kunne få plads til bilerne, og så syntes man, det var rart at komme af med dem til fordel for busser, for de kunne køre ind imellem de andre biler. Så satte man busserne ind — de larmer lidt mere, og de oser også lidt mere end sporvogne — og rev skinnerne op, og derefter fandt man ud af, at man skulle bruge den samme plads på gaderne til busserne, for at de kunne komme frem. Det er altså udviklingen for bustrafikken.

Uanset hvad hr. Skovmand i øvrigt mener, tror jeg nok, det bliver noget vanskeligt for ham at forklare, hvordan man kan forestille sig udbygningen af et kollektivt trafiknet i København, uden at det er et, der står i forbindelse med S-banenettet over længere afstande, og uden at man får hægtet væsentlige dele, først og fremmest Amager, på. Hvordan det skulle gøres på nogen anden fornuftig måde end gennem S-togsforbindelsens udbygning, det kan jeg altså ikke forstå.

(Kort bemærkning).

Ordføreren for forslagsstillerne (Skovmand): Jeg vil gerne sige til hr. Guldberg, at jeg er ikke i stand til at svare på hans spørgsmål her på stedet. Det er også en af grundene til, at det vil være en god ting at

få det drøftet i udvalget. Men jeg vil dog lige sige én ting, nemlig at det nytter ikke noget, at man stiller de ideelle løsninger op uden at tage i betragtning, hvad de koster. Det er jo den samme situation, som folk er i med hensyn til deres privatøkonomi; de ideelle fremgangsmåder kan somme tider ikke benyttes, fordi man ikke har råd til at gøre det. Derfor synes jeg, det er enormt vigtigt, at vi, når vi ser på disse løsninger i trafikudvalget, får „sat penge på“, så vi selv kan træffe et fornuftigt valg med hensyn til, hvad vi helst vil: betale nogle flere penge eller nøjes med en lidt ringere løsning.

Hermed sluttede forhandlingen.

Lovforslagets overgang til anden behandling vedtoges uden afstemning.

Formanden: Jeg foreslår, at lovforslaget henvises til udvalget om offentlige arbejder. Hvis ingen gør indsigelse mod dette forslag, betragter jeg det som vedtaget. (Op- hold). Det er vedtaget.

Den næste sag på dagsordenen var:

Første behandling af forslag til lov om hovedstadsområdets kollektive personbefordring.

(Lovforslaget (nr. 204) findes i tillæg A. sp. 5705, fremsættelsen i tidenden sp. 3640).

Lovforslaget sattes til forhandling.

Horn: Som ministeren har nævnt i fremsættelsestalen, gøres der med dette lovforslag et nyt forsøg på at få koordineret overfladefrafikken her i hovedstadsområdet, og forslaget knytter sig jo meget stærkt til de forslag, der ligger om en hovedstadsordning.

Når jeg tænker tilbage til 1958, da vi sidst beskæftigede os med det foreliggende problem, var det jo en skuffelse, da vi måtte konstatere, at befolkningen i omegnskommunerne ikke var moden til at acceptere, at man lavede en bedre koordinering af trafikken her i området. Vi var klar over, at der måtte gå adskillige år, inden man kunne vende tilbage til sagen.

Vi ved også, at opgaven er vanskelig, alene af den grund at det er yderst svært at