

[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-