

[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 miljøskadende 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