

## [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