

[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