

[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 ondskabstomt, 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 overflødigt? 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