

[Stæhr Johansen.]

man kan forsøge at lave et fælles selskab for overfladetrafikken i hele området. Dette mener jeg det vil være muligt at gennemføre i løbet af nogle år, og hvis man så samtidig kunne få genoptaget forhandlingerne om nedsættelse af et storkøbenhavnsk trafikelskab, der behersker hele nærtrafikken — det mener jeg der er en anledning til, hvis man kan ordne overfladetrafikken i fællesskab — må man også kunne finde frem til den målsætning, som både flertallet og mindretallet har givet udtryk for. Derfor betragter jeg den nævnte passus som værende meget vigtig, og her har man jo den glæde, at i hvert fald på det område er partiet venstre enig med flertallet.

Jeg kan som konklusion af mine bemærkninger anbefale tinget at stemme for de ændringer, der er foreslået af udvalgets flertal.

Arne Larsen: Jeg tror, der i høj grad er grund til at være tilfreds med, at vi i dag er nået så langt, at vi har tunnelbaneforslaget til anden behandling, og at det er endt med, at vi har et temmelig bredt flertal for vedtagelse af en lov, som efter min opfattelse kan få en ganske afgørende betydning for løsningen af hele trafikproblemet i København.

Man har grund til at drage et lettelsens suk, idet vi jo 4 gange har haft dette lovforslag til første behandling; nu er vi altså endelig nået frem til en andenbehandling, og forhåbentlig kan vi inden samlingens slutning få det endeligt vedtaget.

De ændringsforslag, der er stillet af flertallet, kan jeg naturligvis varmt anbefale, og jeg vil have lov til at fremhæve, at de ændringsforslag, som er stillet af flertallet, dækker socialistisk folkepartis synspunkter og har gjort det lige fra første færd.

Citylinjen vil jo blive væsentligt ændret i forhold til det oprindeligt fremsatte lovforslag. Køgebugtbanen skal nu føres ind ved Dybbølsbro og gå i en bue under Vesterbro via Hovedbanegården til Rådhuspladsen, Højbro, Kongens Nytorv og videre til Østerport Station. Det er i sig selv en billigere etapeløsning end den oprindeligt foreslåede, idet vi bortskærer den del, som oprindeligt hed indføring til Enghave, Enghave Plads og Istedgadelinjen frem til

Hovedbanegården. Herved spares rundt regnet et beløb på 80 mill. kr., men ved videreføringen fra Kongens Nytorv til Østerport bliver der yderligere anlægsudgifter på 60 mill. kr., således at besparelsen rundt regnet bliver 20 mill. kr.

Jeg finder, at ændringsforslaget om den nye Citylinje er meget fornuftigt. I modsætning til hr. Guldberg, som jo absolut ikke kan se nogen som helst fornuft i denne Citylinje, mener jeg, at den i høj grad vil forøge kapaciteten, og at City vil blive langt bedre trafikbetjent, idet større gangafstande, omstigninger osv. undgås, således at folk, der hurtigt og bekvemt vil ind til City, måske i fremtiden i højere grad end nu vil lade bilen stå for at tage et attraktivt tunnelbanetog, som hurtigt fører dem til bestemmelsesstedet.

Jeg tror, det er rigtigt, jeg er helt overbevist om, at det er rigtigt at bygge denne Citylinje. Hr. Guldberg fremhævede, at en af motiveringerne for at bygge Citylinjen var den, at Boulevardbanen meget snart ville være overbelastet. Det er nu ikke hele sandheden; det er vel noget, man kun i mindre grad har brugt som motivering for Citylinjen. Det afgørende er, at vi får en virkelig god trafikbetjening af området, og det er det, der tæller langt mere for mig. Hvis vi når frem til en virkelig tilfredsstillende udbygning af det øvrige S-banenet, er det klart, at Citylinjen er meget nødvendig, for den kan give en hurtigere togfølge, og det bliver muligt at adskille trafikken, så den går dels ad Boulevardbanen, dels ad den nye Citylinje. Når man tager alt i betragtning, tror jeg derfor, det er helt rigtigt i første omgang at bygge Citylinjen.

Hr. Guldberg er nervøs for, at man vil komme til at ødelægge miljøet i den indre by. Men hr. Stæhr Johansen har jo netop forklaret, at det ikke er nødvendigt at gøre det, idet det med de tunneleringsmetoder, som anvendes i udlandet, er muligt at bevare bygningerne intakte. Jeg tror også, at en fornuftig planlægning — som der forhåbentlig er tilløb til — yderligere vil understrege både det ønskelige og det nødvendige i en Citylinje.

De øvrige banestrækninger, som det oprindelige lovforslag indeholdt, falder jo ud i denne omgang, men udvalget skal arbejde videre og prøve på så hurtigt som muligt