

§§ 1-4

vedtoges uden afstemning.

Ændringsforslag nr. 1 om indsættelse af en ny paragraf
vedtoges uden afstemning.

§§ 5 og 6

vedtoges uden afstemning.

Ændringsforslagene nr. 2-4 om indsættelse af 3 nye paragraffer
vedtoges uden afstemning.

Ændringsforslag nr. 5, § 7, således ændret, § 8, ændringsforslag nr. 6, § 9, således ændret, og §§ 10 og 11
vedtoges uden afstemning.

Ændringsforslag nr. 7 om indsættelse af en ny paragraf
vedtoges uden afstemning.

§ 12

vedtoges uden afstemning.

Lovforslagets overgang til tredje behandling vedtoges uden afstemning.

Formanden: Lovforslaget går nu til fornyet behandling i udvalget.

Den næste sag på dagsordenen var:

Første behandling af forslag til lov om udbygning af det storkøbenhavnske S-banenet og om forarbejder for tunnelbaneanlæg i København og Frederiksberg.

(Lovforslaget findes i tillæg A. sp. 45, fremsættelsen i tidenden sp. 33).

Lovforslaget sattes til forhandling.

Lars M. Olsen: Ved første behandling af dette lovforslag i foråret i samlingen 1959-60 udtalte jeg, at den foreslåede udbygning af banetrafikken i Storkøbenhavn efter min opfattelse var en af de mest presserende trafikopgaver, vi havde her i landet, idet vanskelighederne især i hovedstadsområdet voksede fra dag til dag. Jeg nævnte som

årsag hertil dels den kraftige vækst i befolkningstallet, dels den kraftige motorisering af trafikken.

Væksten i befolkningstallet i hovedstadsområdet synes på ingen måde at ville svækkes, og man kan nu se, hvorledes bebyggelsen breder sig stadig længere ud. Medens det tidligere hovedsagelig var de nordlige kommuner, der blev bebygget, foregår den kraftige tilvækst nu i de vestlige og nordvestlige kommuner, men også i de sydlige kommuner foregår der et meget betydeligt byggeri. Dette vil yderligere blive stimuleret, hvis Køgebugtbanen, som nu foreslået, gennemføres, og endelig vil også den kommende vestmotorvej bidrage hertil. Omvendt er forholdet i de tre gamle hovedstadskommuner, København, Frederiksberg og Gentofte, hvor befolkningstallet derimod nærmest er nedadgående, idet affolkningen af de gamle centrale kvarterer ikke længere opvejes af en tilsvarende tilvækst i yderdistrikterne.

Der er fra forskellig side, f. eks. fra det statistiske departement, Københavns statistiske kontor, statens byggeforskningsinstitut og boligministeriet, opstillet prognoser for hovedstadsområdets befolkningsudvikling. Disse prognoser stemmer vel ikke helt overens, men fælles for dem er, at de regner med en meget betydelig tilvækst i befolkningstallet i hovedstadsområdet. Efter en sandsynlig formodning vil tilvæksten nu i de kommende 25 år blive op til 400 000 indbyggere i det område, der nu opfattes som hovedstadsområdet, og i de noget fjernere omgivelser vil der blive mellem 100 000 og 150 000 indbyggere. Samtidig med denne tilvækst vil der ske en meget stærk stigning i trafikbehovet og også i trafikken til og fra byens centrale dele.

Ganske vist er der i de senere år sket en meget betydelig decentralisering af industri og handel bl. a. ved, at de indeklemt virksomheder er flyttet fra lokalerne i den indre by, men dette har dog i de allerfleste tilfælde blot betydet, at andre virksomheder har taget de samme lokaler i brug. Samtidig har et meget stort forretnings- og kontorbyggeri forøget antallet af arbejdspladser i centrum, og dermed er trafikken, især myldretidstrafikken, taget meget stærkt til for den indre bys vedkommende, og det er næppe særlig realistisk at regne med, at de

[Lars M. Olsen.]

offentlige myndigheder gennem deres indgriben vil kunne dæmpe tilkomsten af arbejdssteder i centrum.

Også tallet for indregistrerede biler viser, at motoriseringen fortsætter, og det fremgår af de analyser, vi har over trafikken gennem de sidste 10 år, specielt den trafik, der passerer den såkaldte søring, at den er mere end tredoblet og nu ligger på en 12 000 i de mere travle timer i døgnet.

Det er derfor på høje tid, at vi forsøger at løse de københavnske trafikproblemer, og en virkelig radikal løsning er der jo i forslaget til forbedring af den såkaldte kollektive trafik i hovedstadsområdet.

Efter det i dag foreliggende lovforslag skal der udarbejdes et skitseprojekt af et udvalg bestående af syv nærmere i forslaget nævnte medlemmer, og et samtidig nedsat udvalg skal finde frem til finansieringen af hele den store plan, som står foran sin gennemførelse. Så snart skitseprojektet er udarbejdet, skal det oversendes til det store udvalg, der så skulle finde frem til finansieringen af bygning af såvel en tunnelbane som anlæg af S-baner i Københavnsområdet.

Jeg håber, at dette lovforslag må få en meget hurtig gang gennem folketinget, således at der kan komme gang i den projektering, som er en forudsætning for, at et virkelig reelt forslag kan blive fremsat her i tinget.

Jeg ville gerne gøre en enkelt bemærkning om selve skitseprojekteringen, nærmere begrænset til tunnelbaneanlæggene her i hovedstaden. Det er oplyst fra statsbanernes sagkyndige, at tunnelbaneanlægget kan udføres enten som dybtliggende tunneler i selve kalklagene eller som højtliggende tunneler i overkanten, man regner med ca. 3 meter under gadeniveau, og som den tredje løsning: som tunneler liggende noget dybere, men dog oven over kalken. Der er ingen tvivl om, hvilken af de 3 muligheder befolkningen i almindelighed vil foretrække. Hvis løsningen skal være de højtliggende tunneler i overkanten af gadeniveauet, vil vi ikke kunne undgå at få en masse udgravninger — og sikkert også meget omfattende og kostbare ekspropriationer — som vil medføre, at de pågældende områder vil være til meget stærk

gene for trafikken i årevis, i 8-10-12 år, ja, måske endda mere. I Stockholm arbejder man vist i øjeblikket på 15. år og er endnu langt fra færdig.

Det fremgår meget tydeligt af de udtalelser, der foreligger fra de sagkyndige inden for statsbanerne, at de foretrækker denne løsning fremfor løsninger, der medfører, at man går dybere i jorden, bl. a. fordi man regner med at komme ud for visse overraskelser, når man kommer ned i kalklagene, og måske også for en dyrere anlægsvirksomhed. Det er naturligvis ikke det høje ting, der i dag skal bestemmes, hvordan skitseprojekteringen skal finde sted, men jeg vil alligevel ud fra mange hensyn lægge et godt ord ind for, at man vælger den mest radikale af løsningerne, selv om den muligvis skulle vise sig for statsbanerne at være den dyreste. Der er for mig ingen tvivl om, at hvis man skal til at grave store områder af byen op i forbindelse med tunnelbaneanlæggene, vil det medføre overordentlig store tab ikke alene for de næringsdrivende, som bliver ramt heraf, men også tab i retning af trafikforsinkelser m. v.

Jeg håber derfor, at man træffer den ordning, som sikkert i det lange løb vil være den mest økonomiske og i hvert fald den ordning, som jeg tror, hvis borgerne skulle tale med om det, ville blive den foretrukne.

Jeg skal på mit partis vegne tilsige forslaget en fortsat velvillig og lad mig også tilføje hurtig behandling.

Henry Christensen: Da mit partis ordfører, det ærede medlem hr. Axel Kristensen, er forhindret i at være til stede her i dag, vil jeg gøre et par bemærkninger.

Jeg kan for så vidt i det væsentlige henvise til, at folketinget, inden det ophørte med sin virksomhed forud for sommerferien, behandlede både dette forslag og det, vi skal behandle under næste punkt på dagsordenen. Ved den lejlighed blev de principielle synspunkter hos en række af partierne vedrørende det foreliggende spørgsmål trukket op, og det ville derfor være urimeligt nu at gentage hele den principielle debat, der dengang fandt sted. Jeg kan derfor nøjes med for venstres vedkommende at sige, at vi erkender nødvendigheden af en løsning af en lang række af de problemer, som det foreliggende lov-

[Henry Christensen.]

forslag omfatter, at lovforslaget er overordentlig vidtrækkende og vil stille meget store finansielle krav, men at vi især mener, at det må være rimeligt at skaffe tinget et bedre grundlag for at foretage en endelig vurdering af de spørgsmål, det her drejer sig om. Vi vil nu som dengang arbejde for, at der skabes tilslutning til, at man først og fremmest samler sig om at give den højtærede minister de fornødne bemyndigelser og om at foretage de omfattende projekteringer, der må være en forudsætning for, at vi får et nøjere kendskab til de opgaver, der nu skal løses, således at vi derigennem fremskaffer det nødvendige materiale til en virkelig saglig og realistisk stillingtagen i tinget.

Gottschalk-Hansen: Det foreliggende lovforslag er som allerede nævnt en uændret genfremsættelse af det lovforslag om udbygning af det storkøbenhavnske S-banenet, som den højtærede minister for offentlige arbejder fremsatte den 3. maj i år. Jeg kunne derfor begrænse mig til blot at henvise til de bemærkninger, jeg udtalte under lovforslagets første behandling den 10. maj, men da det jo er et helt andet folketing, der nu skal arbejde med sagen, et folketing, hvoraf en fjerdedel af medlemmerne er nye, vil det måske være rigtigt at knytte en enkelt kommentar til lovforslaget.

Mit parti er i princippet enig i, at det påtænkte S-banenet bør anlægges, og jeg kan allerede på nuværende tidspunkt tilsige en velvillig medvirken til lovforslagets fremme. Derimod er jeg ikke overbevist om det hensigtsmæssige i, at de tre baner påbegyndes under ét, således at arbejderne udføres inden for alle tre områder på samme tid. Først og fremmest er det et problem, om man kan skaffe den fornødne arbejdskraft.

I bemærkningerne til lovforslaget tales der jo om den vanskelighed, der er med at få den fornødne tekniske assistance. Det omtales ganske vist i forbindelse med tunnelbaneanlægget, men noget tilsvarende gør sig formentlig også gældende, når det drejer sig om selve banenettet. Rent bortset derfra kan der efter min mening og bør der efter min mening opstilles en prioritetsrække, der respekterer og tilgodeser behovet og nødvendigheden af de enkelte baner. Det

kan formentlig ikke opfattes som sabotage, at man ønsker loven vedtaget, men arbejderne gennemført stykkevis.

Igennem årtier er der fra det offentliges side i trafikmæssig henseende udvist stor forsømmelighed mod befolkningen langs Køge Bugt. Enhver ved, at arealerne nord og nordvest for hovedstaden er delvis udbygget, og at al fremtidig udflytning er henvist til egnen vest og sydvest for København. Regeringen regner jo også med dette, ellers ville der ikke foreligge et lovforslag fra boligministeren om planlægning af Køge Bugt-området. Man må altså regne med, at en overvejende del af de 400 000, der i løbet af de næste 25 år skal bosættes i den københavnske omegn, må nedsætte sig i dette område. Alene af den grund er det magtpåliggende nødvendigt, at Køgebugtbanen snarest føres ud i livet. Men dertil kommer, at befolkningen langs Køge Bugt er blevet stedmoderligt behandlet i sammenligning med de vilkår, der gives beboerne i det øvrige storkøbenhavnske område. Kystbanen, Nordbanen, Hareskovbanen — der jo ikke er tidssvarende, men dog kan bruges — Frederikssundbanen og Vestbanen dækker dog i nogen måde behovet for kollektive trafikmidler, oven i købet i områder, hvor mange er motoriserede, medens beboerne i Køge Bugt-området er henvist til statsbanernes røde rutebiler, der — rent bortset fra den højere billetpris — langt fra kan imødekomme et rimeligt krav fra befolkningen. Det er mit indtryk, at det haster med denne bane, og jeg henstiller til den højtærede minister, at han søger den ført ud i livet så hurtigt, som det overhovedet er muligt.

I min tale den 10. maj pegede jeg på det ønskelige i en anden indføring af banenettet end den i lovforslaget omtalte, idet jeg understregede det værdifulde i, at man kunne føre banen ind ved Hvidovre station eller i dennes nærhed. Derved ville et tætbebygget område få mulighed for at nyde godt af den nye bane. Ministeren var dengang villig til at drøfte problemet, og jeg håber, at denne velvilje stadig er til stede.

Med hensyn til Hareskovbanen er det jo også på høje tid, at denne moderniseres og gøres tidssvarende. Jeg erindrer ikke, hvor længe siden det er staten overtog Slangstrupbanen, som banen dengang hed, men jeg

[Gottschalck-Hansen.]

konstaterer, at der er sket urimeligt lidt. Det er fuldkommen oldnordisk og dødsensfarligt med de mange åbne og ubevogtede overskæringer i trafiknettet, som denne bane kan fremvise. Det er ubegribeligt, at der ikke sker langt flere ulykker, end der vitterligt gør. Stationerne — hvis man kan bruge denne betegnelse — er komisk eller måske snarere sørgeligt forældede, og den ensporede bane bør af hensyn til den store befolkningsmængde, der bor i banens omegn, snarest udbygges og forbedres.

Lundtoftebanen derimod haster det ikke slet så meget med. Der henvises i forslaget, for at motivere denne banes berettigelse, til den polytekniske læreanstalt og det tekniske akademi på Lundtoftesletten. Disse bygningsværker vil i bedste fald — jeg siger udtrykkelig i bedste fald — være færdige om 10 år; formentlig vil der gå endnu længere tid. Kunne vi så ikke stille denne bane i bero indtil videre? I øvrigt er der jo særdeles gode befordringsmidler allerede nu i det pågældende område, således at man også af den grund kunne være mindre virksom med hensyn til at fremskynde denne bane.

Derimod kan jeg tiltræde ministerens forslag om nedsættelsen af de to udvalg, der skal undersøge mulighederne for et tunnelbaneanlæg i København. Det flimrer unægtelig for øjnene, når man står over for en udgiftspost på ca. 1½ milliard kr. — og inden arbejdet bliver gennemført, er dette tal utvivlsomt væsentligt højere — men det bliver nødvendigt at aflaste den allerede på nuværende tidspunkt helt urimelige trafik i de københavnske gader. Vi kan lige så godt se i øjnene, at vi må følge trop med andre verdensbyer, og selv om man måske vil kunne sige, at det er et specielt københavnsk-frederiksbergsk anliggende, er opgaven dog af en sådan størrelsesorden, at det må være naturligt, at staten påtager sig en endog meget stor del af byrden ved udførelsen af dette projekt.

Spørgsmålet om disse udvalgs — det tekniske og det økonomiske udvalgs — sammensætning kan vi vel drøfte nærmere i det udvalg, der formodentlig bliver nedsat, ligesom jeg gerne vil se på den eventuelle bemyndigelse, der efter lovforslagets § 4, stk. 2, gives ministeren til at pålægge ejendomsbesiddere rådighedsindskrænkning med

hensyn til deres ejendom allerede på et tidspunkt, før det endelige skitseprojekt foreligger.

Jeg har tidligere peget på spørgsmålet om en ringbane uden om hovedstaden, en ringbane, der gjorde det muligt, at der ved en cirkulær trafik kunne befordres rejsende fra det ene sted i omegnen til det andet, uden at de først skulle ind gennem centrum, ind gennem bykernen. Der er mange, der gerne vil befordres til skov og strand og vand, og de kunne få mulighed for at komme til disse steder, hvis der var en sådan ringbane, ganske på samme måde som vi nu har ringveje uden om hovedstaden. Jeg vil gerne høre, om ministeren har nogle bemærkninger til denne tanke.

Lovforslaget og bemærkningerne hertil rummer jo mange interessante, men også meget vidtrækkende problemer, som kræver en grundig udvalgsbehandling, men i bestræbelserne for at nå frem til et godt resultat skal det ikke mangle på god vilje fra min side. Jeg ser gerne, at lovforslaget gennemføres og helst på en sådan måde, at det tilgodeser og imødekommer alle naturlige krav og ønsker.

Else-Merete Ross: På det radikale venstres vegne kan jeg i alt væsentlig tiltræde det foreliggende lovforslag.

En stærk stigning i befolkningstallet i Københavns omegnskommuner var allerede forudset, da statsbanerne i 1940 udarbejdede deres forslag til udbygning af det storkøbenhavnske S-banenet, som omfattede anlæg af Køgebugtbanen, Lundtoftebanen og udbygning af Hareskovbanen. Der er nu gået 20 år siden da, og tilvæksten i omegnskommunerne er blevet endnu større end forudset. Mit parti finder derfor, at det er på høje tid at komme i gang med bygningen af disse baner.

Det siges i bemærkningerne til lovforslaget, at man påtænker sideløbende at gå i gang med de 3 baneanlæg. Forudsætningen er dog de fornødne bevillinger og den fornødne arbejdskraft. Uden at være sagkyndig forekommer det mig at være et spørgsmål, om man virkelig har arbejdskraft nok til at sætte alle 3 baner i gang samtidig i betragtning af de mange andre anlægsvirksomheder, der er i gang eller snart skal sættes i gang her i landet.

[Else-Merete Ross.]

Desuden mener jeg, at det kan være tvivlsomt, om det økonomisk er den bedste fremgangsmåde. Det samlede arbejde ventes at tage 6-8 år. Hvis man deraf kan udlede — men det ved jeg ikke om man kan — at et enkelt baneanlæg kunne gøres færdigt på 2-3 år, hvis hele arbejdskraften koncentreredes om det, ville det have den fordel, at den investerede kapital hurtigere begyndte at forrente sig. Desuden ville i hvert fald en del af de mennesker, man trafikalt ønsker at hjælpe, hurtigere få glæde af anlægget, og de ville ikke behøve at vente fulde 6-8 år på denne glæde.

Jeg vil gerne spørge den højtærede minister for offentlige arbejder, om der i den rækkefølge, hvori de 3 baner er nævnt i lovforslaget, ligger nogen indikation af en slags prioritetsrækkefølge i tilfælde af, at ikke alle 3 baner kan påbegyndes samtidig.

Når Køgebugtbanen er nævnt først, kunne det eventuelt være af historiske grunde, da drøftelserne af en sådan bane påbegyndtes allerede i 1906. Så vidt jeg har forstået, har der i årenes løb været diskussion om, hvorvidt man først skulle bygge en bane og så få folk til at flytte ud, eller man først skulle være sikker på, at der var folk nok, og så bygge en bane. Angående Køgebugtbanen kan man trygt hævde, at fortalene for, at man først skulle have folk og så have bane, har vundet stort, og at folk langs den kommende Køgebugtbane nu længe nok har måttet lide under, at denne teori slog igennem.

Angående Lundtoftebanen har den modsatte teori åbenbart sejret. Det betyder ganske vist ikke, at der ingen folk bor dér; men det, der virkelig sætter gang i bygningen af Lundtoftebanen, er den af det høje ting i 1958 vedtagne udflytning af polyteknisk læreanstalt og ingeniørakademiet, idet det ifølge lovforslagets bemærkninger var en forudsætning for udflytningen af læreanstalten, at Lundtoftebanen gennemførtes. Det er hensynet til de kom-

mende studenter og en kommende stigning af trafikanter, der her har været afgørende. Da der allerede er søgt bevilling til påbegyndelse af Lundtoftebanen, må denne bane vel siges at have førsteprioritet. I betragtning af, at det er den mindst komplicerede bane at gennemføre på grund af, at den kan tilsluttes i Jægersborg og ikke kræver et tunnelanlæg, er det måske forståeligt, at man har taget denne bane først. Jeg må dog sige, at hvis jeg selv havde boet i Køgebugtbanens opland, ville jeg have været lidt bitter over, at en tanke, der opstod i 1906 — længe før nogen tænkte på en Lundtoftebane — endnu ikke er kommet i gang. Jeg håber dog, at denne bitterhed må blive meget kortvarig, idet mit parti med glæde ser, at der ikke skal ventes på tunnelbane, men skaffes midlertidig forbindelse til bymidten for såvel Køgebugtbanen som Hareskovbanen.

Køgebugtbanen foreslås i første omgang ført til Vallensbæk. Da man nu går i gang med en planlægning af Køge Bugt-området, må man dog håbe på, at banen må blive videreført så snart som muligt, så man ikke lader den befolkning, der forventes at flytte dertil, lide den samme trafikale skæbne, som nu i så lange tider er blevet befolkningen på strækningen indtil Vallensbæk til del.

Når jeg går ind for Køgebugtbanen som særlig ønskelig, er det ikke, fordi jeg mener, at den store befolkningstilvækst, som skal benytte Hareskovbanen, er velforsynet trafikalt, langtfra. Jeg finder det overordentligt påkrævet, at også denne bane udbygges snarest. Mine bemærkninger skal kun ses ud fra den forudsætning, at det både af hensyn til arbejdskraft og til økonomi skulle blive nødvendigt at give én bane prioritet fremfor en anden.

Angående spørgsmålet om tunnelbaner ser jeg, at det økonomiske sekretariat i sin rapport er kommet til det resultat, at en fuldstændig udbygning af S-banenettet og tunnelbaner plus supplerende udbygning af det nuværende gadenet vil be-

[Elsa-Merete Ross.]

løbe sig til det samme som udgifterne til en individuelt betonet, gennemgribende udbygning af trafiknettet med motorgader o. s. v.

Jeg kan ganske tilslutte mig de bemærkninger, der motiverer, hvorfor S-banenettets udbygning plus tunnelbaner er at foretrække. Selv om man må forvente en stærk forøgelse i antallet af motorkøretøjer, vil det sandsynligvis vare længe, før alle en families medlemmer er forsynet med eget motorkøretøj. Af den grund må en stor del af trafikken stadig væk foretages med kollektive midler. Selv om vi skulle nå frem til utopien: hvert menneske sit motorkøretøj, vil det problem, som mange motoriserede har deres daglige hovedpine af, nemlig parkeringsplads, fortsat være et stort problem. Allerede nu foretrækker mange at køre i bil til S-stationen, lade bilen stå dér og benytte S-banen ind til byen. Jo flere, der når til erkendelse af, at det er tidsbesparende og mindre parkeringsenerverende, jo større brug vil vi få for et vel udbygget S-banenet. En udbygning af S-banenettet gør ikke en større samordning af sporveje, busser og individuel trafik upåkrævet. I denne forbindelse må man i høj grad beklage, at vi ikke fik et trafikråd for Storkøbenhavn til at sikre en velorganiseret helhedsordning. Det radikale venstre har tidligere ofte peget på, at det skorter stærkt på et fornuftigt organiseret samarbejde mellem de københavnske hovedstadskommuner og omegnskommunerne. Vi håber, at det samarbejde, som der lægges op til i dette lovforslag for at løse trafikproblemet i Storkøbenhavn, samtidig kan lægge grunden til et samarbejde mellem de mange storkøbenhavnske bysamfund på andre områder.

Jeg vil gerne spørge, om der er mulighed for, at det skitseprojekt til tunnelbaner, der tidligere er udarbejdet, kan danne grundlag for de nye overvejelser, eller om det allerede teknisk set er forældet. Skulle det være tilfældet, viser det, med hvilken fremsynet hele dette projekt skal behandles.

Mit parti håber, at man vil indhente de nyeste ideer, der andre steder i verden findes på dette område. Hvis vi regner med 6-8 år til udbygning af de 3 baner, og hvis vi kommer til at bruge lige så

lang tid som Stockholm til at udbygge vort tunnelbanenet, betyder det, at hele anlægget ikke vil være fuldentt før tidligst om ca. 20 år. Det betyder, at en del af os i dette høje ting ikke vil opnå at se det fuldentt, men at vi bygger for vore børn og børnebørn. Når vi tager i betragtning, hvilke store forandringer jetfly og super-soniske fly har krævet i Kastrup, forekommer det mig overordentlig vigtigt, at vi overvejer, om det virkelig er tunnelbaner, vi skal have, og f. eks. ikke en helikopterforbindelse, eventuelt fra Lygten til Kgs. Nytorv, eller en form for svævebane.

Jeg skal ikke forsøge at konkurrere med Jules Verne i fremtidsprofetier, men har blot villet betone det vigtige i, at vi forsøger at være så fremsynede som overhovedet muligt.

En anden ting, som også kan få indflydelse på overvejelserne, må være en fast Øresundsforbindelse, bro eller tunnel, som også vil kræve en eller anden form for forbindelse for en del af trafikens vedkomende til Hovedbanegården.

Hvis vi skal holde os til de foreliggende forslag om tunnelbaner og bemærkningerne om deres linjeføring, er mit parti indforstået med § 4, stk. 2. Det vil være af betydning for det byggeri, der skal ske i de kommende år, at man så tidligt som muligt ved, at det ikke kolliderer med planerne for tunnelbanernes linjeføring. Vi vil i de mange år, tunnelbaneanlæggene vil tage, komme til at opleve lignende slagmarker som dem, vi har set i Stockholm. Det ville være overordentlig ønskeligt, hvis linjeføringen kunne lægges sådan, at kulturelt værdifulde bygninger skånes og kun få bygninger af format som Østifternes Kreditforening kom til at falde på valen.

Angående linjeføringen af Hareskovbanen i tunnel til Nørreport Station, i bue under Kgs. Nytorv, Højbro Plads og Rådhuspladsen til Hovedbanegården, vil jeg gerne spørge, om denne tilsyneladende omvej er valgt af tekniske grunde, eller fordi man ved stationer de pågældende steder tænker sig at aflaste overfladefrikken.

Ved første behandling af det tilsvarende lovforslag sidste år blev der fra radikal side spurgt, om anvendelse af søringens bund til anlæg af tunnelbane, eventuelt til

[Elsa-Merete Ross.]

forstærkning af Boulevardbanens kapacitet, ikke var en billigere fremgangsmåde end den at gå ind under bykernen. Hvis mit spørgsmål om at aflaste overfladetrafikken besvares bekræftende, forstår jeg helt denne linjeførings begrundelse. I modsat fald håber jeg, at tanken om at benytte sørin- gens bund må komme med i overvejelserne.

Til slut vil jeg gerne pege på, at der i de kommende år foreligger en lang række opgaver, der rejser vældige investeringsproblemer; jeg kan blot nævne nogle få som skoler, læreanstalter, sygehuse, færger, havne og broer — hver for sig højst nødven- dige opgaver, som må løses. Men de kommer nemt til at konkurrere indbyrdes, både om offentlige midler, arbejdskraft og ma- terialer.

Det radikale venstre har interesseret sig meget for en planlægning med hensyn til den rækkefølge, i hvilken opgaverne bør løses, og på nogle områder har en sådan planlægning allerede fundet sted. En fortsat planlægning allerede fundet sted. En fortsat planlægning af rækkefølgen er efter vor mening absolut nødvendig, og i denne plan- lægning kan Storkøbenhavns trafikproble- mer ikke længere skydes i baggrunden.

Jeg kan med disse bemærkninger anbefale det foreliggende lovforslag og kan tilsige det mit partis velvillige behandling.

Arne Larsen: Indledningsvis vil jeg på mit partis vegne tilsige vor støtte til gen- nemførelse af det nu for anden gang af den højttærede minister for offentlige arbejder fremsatte forslag til lov om udbygning af det storkøbenhavnske S-banenet og om forarbejder for tunnelbaneanlæg i Køben- havn og Frederiksberg. Vi mener, det er et meget vigtigt forslag og et meget nød- vendigt forslag, som for længst burde have været ophøjet til lov og for længst burde være realiseret. Meget kostbar tid er gået til spilde, og for hver dag, der går, bliver de trafikmæssige forhold i Storkøbenhavn værre og værre.

Storkøbenhavn har for øjeblikket en be- folkning på ca. 1,5 mill. indbyggere, spredt over et område fra Køge i syd over Roskilde i vest til Hillerød og Helsingør i nord. Af de 1,5 mill. indbyggere i dette område har ca. 700 000 en beskæftigelse af en eller anden art; af dem er de ca. 200 000 beskæftiget i

Københavns cityområde mellem Søerne og havnen. Hver dag mellem kl. 7 og kl. 9 skal alle disse mennesker ind til den indre by. De kommer fra alle kanter, de fleste fra byens yderkvarterer eller fra de omkring- liggende kommuner; men der er også mange, der kommer fra fjernere liggende sjællandske købstæder. Omkring halvdelen af alle de mennesker kommer til byen ved hjælp af egne befordringsmidler, cykler, knallerter, scootere og biler, medens den anden halvdel gør brug af de offentlige befordringsmidler. Der regnes med, at ca. en femtedel af dem, der tager på arbejde i København, har været ca. 1 time undervejs. De har næsten alle anvendt de kollektive trafikmidler, og de fleste af dem har endda måttet stå op. Hvis denne udvikling fortsætter, bliver det stort set sådan, at alle, der skal til og fra arbejde i København, må påregne at bruge ca. 12 timer om ugen dertil. Det vil igen sige, at de fremskridt, som lønmodtagerne gennem de sidste år har opnået i form af arbejdstidsnedsættelse, fuldstændig opsluges af befordringstidens forlængelse, og det var jo i og for sig ikke meningen med dette gode. Vort nuværende trafikapparat er aldeles utilfredsstillende, virker for træt, og der er tale om et væsentligt samfundsspild af tid.

Den primære årsag er det kapitalistiske samfunds uformåenhet, når det drejer sig om samfundsmæssige indgreb og dermed følgende investeringer af stort omfang på disse livsvigtige områder. Dette forhold forstærkes yderligere af den splittelse, som findes i hovedstadsområdet. Hovedstaden har ikke nogen central styrelse; op imod et halvt hundrede kommuner forvalter deres egne anliggender, uden at noget fællesorgan varetager den samlede byorganismes in- teresser.

De konkrete følger af planløsheden er velkendte: en manglende bolig-arbejdssteds- balance som resultat af bolignøden, dårlig kollektiv trafikbetjening af allerede eksiste- rende byområder, manglende S-togsfor- bindelser til Hareskov, Køge Bugt og Amager samt planløs industrilokalisering.

Af mangel på en sådan overordnet ledelse er det en gang sket, at staten har grebet ind i bysamfundets ledelse. Dette skete med byudviklingsloven af 1951. Ind- grebet havde til hensigt at begrænse og

[Arne Larsen.]

kanalisere byens vækst efter den bekendte fingerplans principper. Fingerplanens trafikale hovedsynspunkter var følgende: byens fortsatte vækst førte til, at rejsetiden i den eksisterende sporvognsby blev for stor; de mange sporvognslinjer skabte store trafikproblemer i centrum. S-togsbyen var løsningen; S-togslinjer skulle være skelettet i den nye byvækst og sikre, at de fjerneste bydele fik samme rejsetid til centrum som de yderste sporvognsbetjente dele, nemlig maksimalt en sammenlagt rejsetid på tre kvarter. Den voksende biltrafik fra fingrene tænkte indført ved et nyt vejsystem lagt langs randen af „fingrene“ og ført direkte til centrum ved gadegennembrud, de såkaldte primærgader.

I Københavns kommunes generalplan har man senere fulgt disse ting op for de indre bydeles vedkommende og har lavet et konkret forslag til linjeføring for såvel tunnelbane som primærgader.

I lovforslaget anmoder den højtærede minister for offentlige arbejder om bemyndigelse til at bringe de tre omtalte banestrækninger til udførelse. Vi har intet imod at give den højtærede minister denne bemyndigelse og udtaler håbet om, at den vil blive udnyttet i fuldt omfang og hurtigt.

Der har længe været et stort behov for disse banestrækninger, og behovet vil stige fremover. For Køgebugtbanens vedkommende vil der også i forbindelse med den planlægning af hele området bebyggelse, som jo er nær forestående, blive tale om, at hele dette byudviklingsområde får en fornuftig og tidssvarende trafikbetjening.

I henhold til lov nr. 89 af 15. marts 1948 overtog staten Slangerupbanen for enten at drive den som statsbane eller bortforpagte banens drift, helt eller delvis, i kortere eller længere tid. Dette sidste blev ikke aktuelt. Statsbanerne har foretaget en vis modernisering af banen, men trafikbetjeningen af beboerne omkring banen har ikke været og er ikke tilfredsstillende. Dette kan der kun rådes bod på ved en hurtig elektrificering af banen og anlæg af et dobbeltspor fra Lygten til Farum samt indførelse af 20 minutters drift.

Også Lundtoftebanen kan vi give fuld og hel tilslutning til.

Øjensynligt er det statsbanernes mening

at begynde på alle tre banestrækninger samtidig. Man stiller sig lidt tvivlende over for, om det virkelig skulle være muligt at få det fornødne antal teknikere til rådighed. Selvfølgelig ville det ikke være dårligt, om det virkelig kunne ske, men skulle det vise sig umuligt, vil vi anbefale, at Køgebugtbanens anlæg og Hareskovbanens elektrificering må komme i første række. Her er der nemlig et stort og udækket behov; det samme kan man ikke sige om Lundtoftebanen, hvor behovet først rigtig bliver aktuelt, når polyteknisk læreanstalt, Danmarks tekniske højskole, og ingeniørakademiet er blevet opført derude på Lundtoftesletten.

Kort sagt, de tre S-banestrækninger kan vi fuldt og helt gå ind for, og vi håber, at det højst må tage de 6-8 år, som man regner med, at anlægge disse.

Men dermed er Storkøbenhavns trafikproblemer jo ikke løst; det er kun en begyndelse, som må videreudvikles på andre områder. Vi får bygget de nye S-banelinjer, og vi får indbyggerne transporteret ind i nærheden af bycentrum, men hvordan med at få dem resten af vejen? Hareskovbanen læser sine mange tusinde passagerer af ved Lygten, de skal næsten alle videre, ud til overfyldte sporvogne og busser, og besværlighederne begynder først rigtig for alvor. Køgebugtbanens passagerer vil blive ført ind på den eksisterende Boulevardbane og skal så fordele sig videre til andre S-togslinjer, sporvogne og busser, og mange skal over broerne til industrikvartererne på Amager. Besværlighederne er langt fra ophørt.

I det fremsatte lovforslag anmoder den højtærede minister for offentlige arbejder om bemyndigelse til at nedsætte et teknikerudvalg, der skal udarbejde et skitseprojekt til anlæg af tunnelbaner for elektriske tog i Københavns og Frederiksberg kommuner. Også dette kan vi i høj grad bifalde. Også vi er af den opfattelse, at S-banenettet må suppleres med en tunnelbane hurtigst muligt. Den nuværende Boulevardbane kan sikkert ikke i det lange løb optage den forøgede trafik; der må en supplerende til. Naturligt og af stor betydning ville det derfor være, om der fra Lygten ind til centrum blev anlagt en tunnelbane, der igen havde kontakt med en tunnelbane til

[Arne Larsen.]

Amager, ligesom det ville være naturligt at indføre Køgebugtbanen i tunnel til Hovedbanegården og Ballerupbanen ad den foreslåede linje over Frederiksberg Station til Hovedbanegården og videre til Højbro Plads og i kontakt med tunnelbane til Amager. Jeg tror, det ville være en rigtig og heldig løsning af tunnelbanespørgsmålet.

Efter hvad jeg kan forstå, er der ikke nogen synderlig uenighed mellem de tekniske instanser i Københavns kommune og statsbanerne om denne linjeføring. Forslag og projekter er der jo fremsat en del af, dem er der vist ikke mangel på, så det må vel kunne forventes, at det omtalte og forhåbentlig snart nedsatte teknikerudvalg kan komme til en ideel løsning. Det skulle næppe være nødvendigt, at denne side af sagen tog så særlig lang tid.

Endvidere skal der i henhold til det fremsatte lovforslag nedsættes et finansieringsudvalg, hvor alle interesserede parter vil blive repræsenteret. Også dette giver vi vor fulde tilslutning.

De beføjelser og bemyndigelser, som den højtærede minister for offentlige arbejder udbeder sig i § 4 angående ekspropriation, arealerhvervelse og ret til en vis kontrol med nyanlæg, anser vi også for rimelige, ja, de er jo nødvendige for at kunne gennemføre de projekter, der skal udføres på en for samfundet forsvarlig måde, uden urimelige fordyrelser.

Vi håber meget, at dette forslag til lov snarest kan være en realitet, for en sådan lov vil i høj grad tjene til forbedring af de trafikale forhold i København. Hvornår vi har de færdige tunnelbaneanlæg i København, er det vel svært at sige noget om; der vil jo gå en del år, men yderligere opsettelse finder vi uforsvarlig. Tunnelbaneprojektet har for længst været ude for en hård kritik, og især mange bilbegeistrede hævder jo, at det er bagstræv fortsat at tale om tunnelbane og andre forbedringer af de offentlige trafikmidler, men jeg tror, det er at drage noget forhastede slutninger.

Selvfølger kan og skal man ikke stampe imod udviklingen. I 1948 havde vi ca. 40 biler pr. 1 000 indbyggere, i år vil vi passere 120 biler pr. 1 000 indbyggere, eller en tredobling på 12 år, i 1980 regner nogle med at vi har ca. 300 biler pr. 1 000 ind-

byggere. Om disse prognoser vil holde stik, ved jeg ikke, men man gør naturligvis klogt i at regne med en voldsom stigning i biltallet. Selv om en sådan finder sted, vil dog nok flertallet af befolkningen i lang tid fremover have brug for offentlige transportmidler. Dette flertal af befolkningen har også krav på at få del i teknikkens fremskridt. Hidtil er befolkningen blevet stillet stadig ringere, idet der bruges mere tid til transport på grund af de større afstande, og fordi busser og sporgogne oftere og oftere må snegle sig af sted i trafikkaoset.

Svifter man den kollektive trafik, driver man folk til hurtigere end ellers og med økonomiske afsavn at skaffe sig motorkøretøj. Herved forøges trafikpresset i gaderne yderligere, og de offentlige transportmidler bliver mindre rentable. Man sætter en ond cirkel i gang, som det vil være stadig vanskeligere og mere bekosteligt at bryde.

En udbygning af S-banettet og en supplerung med tunnelbaner vil vel også have til følge, at der på gaderne vil kunne blive bedre plads for de øvrige trafikanter. Den voksende biltrafik kræver imidlertid på lang sigt et system af motorgader med skæringer ude af niveau og desuden udvidede parkeringsmuligheder i meget stort omfang. Dette kræver store ændringer i bybilledet og kolossale investeringer. Fingerplanens vejforslag er kun for en ringe dels vedkommende realiseret. Således er man først for nylig gået i gang med arbejdet med den første af primærgaderne, Lyngbyvejlinjen, men det er klart, at meget mere trænger sig på. Den omtalte søgadering må realiseres; bedre forbindelser til Amager, eventuelt ved en havnetunnel, må ligeledes realiseres og mange andre ting.

Med den manglende indsats som baggrund vokser Københavns problemer eksplosivt med byens og biltallets vækst. Kun en kraftig indsats fra det offentlige side kan bringe en ændring til det bedre. Der må bygges på et klart perspektiv for hovedstadsområdet udvikling fremover, hvorved særinteresser underordnes helheden. For hvert tiår, der går, vokser indbyggerantallet i det samlede storkøbenhavnske område med ca. 1/4 million. Fortsætter denne udvikling, vil hovedstadsområdet år 2 000 have ca. 2 1/2 million indbyggere. Det vil i løbet af de kommende 40 år kræve en for-

[Arne Larsen.]

dobling af lejlighedstallet, tusinder af nye arbejdspladser, en voldsom udvikling af de offentlige institutioner og inddragning af arealer meget større end det, byen i dag fylder.

Lader man denne udvikling få frit løb efter den enkeltes forgodtbefindende, vil byen brede sig som en stor uformelig masse ud over Sjælland. Det kræver investeringer i et meget stort omfang, som ikke må overlades til tilfældighedernes spil. Betingelsen for, at de enkelte dele af denne mosaik kan passe sammen til et velfungerende hele, er, at udviklingen sker efter en samlet plan. Det har ikke mindst betydning for trafikken. Derfor ser mit parti det foreliggende lovforslag som noget positivt, der bør fremmes mest muligt. Det er absolut et skridt i den rigtige retning. Vi håber meget, at det snart vil blive fulgt op af andre hårdt tiltrængte såsom den endelige løsning af tunnelbaneprojekterne og de øvrige projekter, som kan tjene til løsning af de trafikale spørgsmål såvel i hovedstaden som ud over landet. For ikke alene storbyen har sine problemer; de findes desværre også mange andre steder.

Med disse bemærkninger skal jeg endnu en gang tilsige mit partis støtte til dette lovforslags gennemførelse.

Rimstad: Det karakteristiske ved det foreliggende lovforslag er, at man har overladt ikke blot anlægget, men efter alt at dømme også driften af de baner, det her drejer sig om, til statsbanerne. Vi er i mit parti ikke særlig tilfredse hermed. Under finanslovdebatten forleden dag påviste vi, at statsbanerne trods klækkelige forhøjelser af taksterne for et år siden alligevel ikke i den forløbne tid havde nået at forbedre de regnskabsmæssige resultater — underskuddet var stadig lige stort. Dette forhold får os ikke på nogen måde til at lægge henrykkelse for dagen ved tanken om, at man nu påtænker at lade statsbanerne administrere udførelsen af nye anlæg til mere end halvanden milliard kroner for derefter at overlade driften af disse nye anlæg til den med underskud kørende statsinstitution. Jeg vil gerne her understrege, at denne kritik ikke er rettet mod statsbanernes per-

sonale eller ledelse, men alene mod systemet, mod statsdriften.

Det må også i høj grad være et spørgsmål, om det er rigtigt at lade statsbanerne overtage disse store, mere lokalt prægede opgaver. Den københavnske nærtrafik ligger på grænsen af, hvad der må siges at være en statsopgave, men den københavnske bytrafik er i hvert fald ganske afgjort ikke statens sag. På dette sted rører man nok ved noget meget vigtigt i hele lovforslaget. Ifølge det materiale, der har været tilgængeligt for mig, ser det ud, som om statsbanernes medvirken ved lovforslagets udarbejdelse har ændret ved baggrunden for lovforslaget fra at være tunnelbaner, som efter erfaringerne fra andre storbyer bør have form som en hurtigsporvogn under gadeniveauet, og til at være noget mere banepreget, noget mere S-baneagtigt. Det, København i dag mangler, er en undergrundsbane, et transportmiddel som den parisiske metro eller de tyske U-baner, altså noget, der kan magte den lokale trafik fra den ene ende af byen til den anden.

Det er jo rigtigt, som det ærede medlem hr. Axel Kristensen sagde i forsommeren, da dette lovforslag blev behandlet første gang, at det, det gælder om, ikke er at transportere de flest mulige mennesker ind til centrum og tilbage til omegnen igen; opgaven vil af udviklingen hurtigt blive stillet anderledes, nemlig således at de flest mulige mennesker skal kunne transporteres fra et sted ude i omegnen og ind til den yderste bygrænse, hvorfra de hurtigt skal kunne fordeles over hele det københavnske byareal. Til den første transport bruges S-tog, og her kan det måske være rigtigt, når arbejdskraften er til stede, at anlægge de i lovforslaget nævnte tre baner. Men til den sidste transport bruges undergrundsbaner, hvis linjeføring ikke skal være en fortsættelse af S-banerne ind til bycentret, men et fordelingsnet over hele byarealet.

Af mange grunde vil det rigtigste være, om en københavnsk undergrundsbane bliver anlagt og drevet af et privat selskab. Er dette ikke gennemførligt, må opgaven være kommunal, den kan aldrig vedkomme staten; og hvis staten alligevel påtager sig den, medvirker det høje ting, der tager beslutningen herom, til at indføre en for-

[Rimstad.]

skelsbehandling mellem hovedstadens indbyggere og den øvrige befolkning. Det kan ikke være rigtigt, og mit parti vil i hvert fald ikke være med dertil.

Ministeren for offentlige arbejder (*Lindberg*): Jeg vil gerne takke samtlige de partier, som ved deres ordførere har givet tilslutning til det foreliggende lovforslag; jeg forstod, at det ærede medlem hr. Rimstad ikke kunne deltage i denne tilslutning.

Der er blevet rejst en række problemer i tilknytning til lovforslaget, men jeg skal ikke ved denne lejlighed prøve at gå i enkeltheder, idet jeg har opfattet adskillige af de tanker, der har været fremme, sådan, at det var noget, vi kunne drøfte videre i det udvalg, som jo skal nedsættes efter denne førstebehandling. Der er dog enkelte ting, jeg gerne vil knytte et par bemærkninger til.

Det ærede medlem hr. Lars M. Olsen gjorde opmærksom på, hvor vigtigt det var, at man ved bygning af tunnelbaner prøvede at gå frem på den måde, at man hele tiden arbejdede under jorden, d. v. s. gik så dybt ned, at man ikke på nogen måde kom til at genere den færdsel, der foregår ovenover på de arealer, hvorunder tunnelbanen skal føres. Dette spørgsmål må selvfølgelig først og fremmest undersøges nærmere i det teknikerudvalg, som lovforslaget forudsætter nedsat. Jeg er ikke sikker på, at man her kan sige enten-eller. Det er vel meget sandsynligt, at man må bruge begge fremgangsmåder, således som man har gjort det andre steder i udlandet ved bygning af tunnelbaner, og det må jo i nogen grad komme an på den linjeføring, der bliver lagt. Der er adskillige steder, hvor man godt kan grave ned fra oven uden at genere hverken færdsel eller bygge; jeg tænker på de grønne områder, der findes visse steder her i Storkøbenhavn, hvor der kan blive tale om at tunnelbanen skal gå. Jeg må også gøre opmærksom på, at det i høj grad er et spørgsmål om, hvor mange midler der kan bruges, for det vil i al almindelighed blive dyrere, hvis man skal gå alt for meget ned i dybden med sådanne tunneler. Som sagt mener jeg, at det er spørgsmål, som man i høj

grad må overlade til det tekniske udvalg. Dog har jeg selvfølgelig ikke noget imod, at vi også i folketingsudvalget beskæftiger os med dette problem og eventuelt dér får mere tekniske besvarelser, end jeg er i stand til at give her.

Det ærede medlem hr. Gottschalck-Hansen var inde på den tankegang, som ikke er fremmed i forbindelse med spørgsmålet om at bygge disse tre baner — det ærede medlem fru Else-Merete Ross var også senere inde herpå — om det ikke sagligt set var forkert at bygge tre S-baner på én gang både af hensyn til anvendelsen af kapital og til anvendelsen af arbejdskraft. Hertil vil jeg gerne sige, at ser man helt sagligt og nøgternt på spørgsmålet, ville det være rigtigt at tage disse baner i en vis rækkefølge og vælge den, man mener der er mest behov for, og bygge den færdig, før man gik i gang med de andre to. Det har imidlertid de gange, da man har diskuteret sagen i det folketingsudvalg, der sad vedrørende Storkøbenhavns trafikråd, og også i forbindelse med Lundtoftebanen, vist sig at være uhyre svært i det høje ting at nå frem til en prioritetsrække for disse S-baner, idet én siger Køgebugtbanen, en anden siger Hareskovbanen, og en tredje siger Lundtoftebanen. Det er ikke uforståeligt, at der gør sig forskellige interesser gældende. Det beror dels på en rent saglig vurdering af, hvor det tiltrænges mest, dels måske også i nogen grad på, hvor de enkelte medlemmer er valgt. Det er ikke sikkert, at man vil indrømme det, men jeg kan ikke helt se væk derfra.

Jeg vil fremhæve, at skulle man gå frem i rækkefølge, ville det sagligt set være rigtigt at tage Lundtoftebanen først af forskellige årsager. For det første godkendte det høje ting, dengang man vedtog at bygge de tekniske foretagender derude, at denne bane skulle bygges som et led deri. Dertil kommer, at det er den mindst kapitalkrævende af S-banerne. Jeg er imidlertid klar over, at et forslag om at bygge denne bane først ikke vil kunne vinde almindelig tilslutning. Skal man derefter diskutere, om man skal tage Hareskovbanen eller Køgebanen først, bliver der sikkert også store uoverensstemmelser herom. Derfor har vi valgt den fremgangsmåde at bygge alle 3 baner samtidig, men jeg skal blankt

[Ministeren for offentlige arbejder.]

erkende, at det vil kunne blive vanskeligt at få tilstrækkelig arbejdskraft til alle 3 baner på én gang. Derfor må det vel bero på et skøn, hvordan man skal udføre arbejdet. Det er muligt, man kan udføre visse arbejder samtidig, medens man på andre områder må gå stærkere frem på den ene bane end på den anden. Det er selvfølgelig alt sammen noget, vi kan diskutere i udvalget, og jeg vil da gerne, hvis man kan opnå enstemmighed om rækkefølgen, tilsige min medvirken dertil.

Det ærede medlem hr. Gottschalek-Hansen spurgte ligesom sidst, vi behandlede forslaget, om ikke det var en idé at bygge en ringbane — altså en ekstra S-bane ud over de 3 her foreslåede. Jeg har ikke ladet spørgsmålet nærmere undersøge, men jeg vil gerne udtale min vilje til at se nærmere på dette spørgsmål i udvalget.

Det ærede medlem fru Else-Merete Ross var inde på nogle af de samme problemer med hensyn til det rigtige i at tage alle 3 baner på én gang. Jeg forstod det nærmest sådan, at det ærede medlem efterhånden i sine egne ræsonnementer nåede frem til, at det faktisk var nødvendigt at bygge dem alle 3 lige hurtigt. Det er jo forudsat, at Køgebugtbanen skal gå længere end til Vallensbæk, men foreløbig må vi nok koncentrere os om at få bygget strækningen dertil.

Jeg forstod det ærede medlem fru Else-Merete Ross sådan, at det ærede medlem var noget skeptisk med hensyn til, om det var rigtigt nu at gå til at bygge en tunnelbane. Det ærede medlem talte noget om helikoptere og svævebaner, og man kan jo ikke forkaste den tanke, at det kan blive aktuelt, men jeg tror alligevel, det vil være klogt foreløbig at gå i gang med spørgsmålet om tunnelbanen og ikke undersøge spørgsmålet om svævebaner og helikoptere, for så går tiden, uden at vi får påbegyndt det, som vi mener er meget vigtigt, nemlig at få bygget disse tunnelbaner hurtigst muligt.

Det ærede medlem spurgte også, om det skitseprojekt, som findes, ikke kan bruges af det tekniske udvalg, der skal nedsættes. Det er klart, at det kan det; det må danne et vist grundlag for det arbejde, der skal udføres af det tekniske udvalg.

Det ærede medlem hr. Arne Larsen, som

jo var meget velvilligt indstillet over for dette lovforslag, beklagede, at der var gået så megen tid. Derfor mener jeg, at det måske kan være rigtigt over for ærede medlemmer, som er nye her i tinget, at sige, at når der er gået så lang tid med at løse disse opgaver, skyldes det i høj grad, at forslaget om at etablere et Storkøbenhavnstrafikråd ikke har kunnet nyde fremme i det høje ting. Hvis dette lovforslag var blevet gennemført, ville vi allerede nu efter mit bedste skøn have været ret langt fremme både med S-banerne og med tunnelbanerne. Derfor har altså ikke de nye medlemmer af det høje ting, men de medlemmer, der har siddet her før, da vi behandlede disse spørgsmål, en vis del af skylden for, at vi ikke er kommet længere med dette arbejde, end tilfældet er.

Må jeg så endelig sige til det ærede medlem hr. Rimstad, at jeg tror, at hans parti står temmelig alene med den tanke, at man skulle overlade til private — sådan forstod jeg det ærede medlem — at drive de S-baner, der her er stillet forslag om. Jeg ved ikke, om det ærede medlem har et konsortium klar til at bygge, men det har dog hidtil været sådan her i det høje ting, at man fra alle sider har været enig om, at det var statens opgave at drive banerne på dette område. Vi havde den tanke med hensyn til undergrundsbanen, at dér kunne et samarbejde mellem stat og kommuner være rimeligt, og det vil jeg stadig væk mene. Lovforslaget indeholder da også en bestemmelse om, at der skal optages forhandlinger i et udvalg om den finansielle baggrund for at bygge tunnelbanerne i København. Jeg tror, det ville være temmelig uklogt at forestille sig, at man skulle kunne opnå noget ved at overlade til private at løse disse meget vigtige opgaver, og jeg er bange for, at løsningen af dem ville komme til at ligge ude i en endnu fjernere fremtid, end når staten tager sig af det.

Hermed sluttede forhandlingen.

Lovforslagets overgang til anden behandling vedtoges uden afstemning.

Lars M. Olsen: Jeg foreslår, at lovforslaget henvises til et udvalg på 17 medlemmer.

Uden forhandling eller afstemning vedtoges dette forslag.

Den sidste sag på dagsordenen var:

Første behandling af forslag til lov om planlægning af Køge Bugt-området.

(Lovforslaget findes i tillæg A. sp. 13, fremsættelsen i tidenden sp. 32).

Lovforslaget sættes til forhandling.

Hougaard: Også dette lovforslag er en ganganger. Et tilsvarende forslag blev fremsat den 4. maj i år og var til første behandling den 10. maj. Jeg gjorde dengang nogle betragtninger gældende, som jeg ikke skal gentage i enkeltheder. Jeg pegede på den trang til udflytning fra storbyen, som findes både hos boligsøgende og erhvervs-virksomheder, og jeg pegede på, at der er optaget nord og vest for København, således at Køge Bugt-området snart er det eneste område, hvor man kan regne med at en udflytning kan finde sted. Jeg pegede også på, at vi netop i dette område har et typisk eksempel på, hvad der kan ske, når at planløst byggeri finder sted. Jeg pegede på det, der skete, efter at cementvejen langs Køge Bugt blev anlagt, hvordan det har udviklet sig dér siden, og hvilke vanskeligheder det volder os nu. Og så sagde jeg, at det må da være både det bedste og det billigste, når baneanlæg, vejanlæg og bebyggelse skal finde sted, at udføre det efter en plan, som virkelig har fremtiden for øje. Nu er kommunerne langs Køge Bugt jo relativt små landkommuner, som har visse vanskeligheder ved selv at gennemføre det, som vil være nødvendigt, og derfor fandt jeg dengang — og det finder jeg stadig væk — at den højtærede ministers forslag var et ord i rette tid, eller bedre sagt på høje tid.

Desværre blev lovforslaget ikke gennemført i forsommeren. Det er meget beklageligt. Alle var egentlig enige om, at det haster med at få gjort noget i dette område. Mon ikke den forsinkelse, der opstod, egentlig skyldes noget af en misforståelse? Man antydede jo, at forslaget skulle være et

indgreb i det kommunale selvstyre, men hvis man nærmere studerer lovforslaget, ministerens svartale på ordførertalerne den 10. maj og de oplysninger, ministeren har givet som svar på de spørgsmål, der af folketingsudvalget blev stillet, viser det sig tydeligt, at det ikke er tilfældet. De kommunale repræsentanter i udvalget vil have den afgørende indflydelse på udvalgets arbejde, og det mener jeg absolut også de bør have. I øvrigt har sognerådsforeningerne i begge amter givet tilslutning til principperne i forslaget, og det er også gjort klart, at de eventuelle opkøb af arealer, som omtales i lovforslagets § 5, først kan foretages, efter at udvalget har foretaget indstilling derom; og udvalget, ja, det er altså dér, hvor de kommunale repræsentanters stilling er afgørende. Udvalgets opgave er egentlig klart udtrykt i de to første linjer i lovforslaget. Det er dets formål at bistå kommunerne i området langs Køge Bugt o. s. v., bistå med råd og dåd. Vi er enige med ministeren i, at et sådant udvalg må nedsættes, og at det må ske hurtigst muligt. Vi vil gerne gå med til en udvalgsbehandling, og dér kan vi drøfte sammensætningen af udvalget. Det er muligt, at der, som det er fremført, skal repræsentanter for andre dele af befolkningen med i udvalget; det kan vi tale om. Men forudsætningen må efter vor mening være, at det er de kommunale repræsentanter, som er i overvægt.

Vi vil altså gerne gå med til en udvalgsbehandling, men vi finder ikke, at det vil tjene formålet, at det eventuelle folketingsudvalg kaster sig ud i langvarige drøftelser af enkeltheder med hensyn til de undersøgelser og foranstaltninger, som det påtænkte udvalg skal foretage. Det ville kun på ny forsinke sagen, som — det er vi alle sammen enige om — haster.

Jeg skal ud fra det, jeg her har sagt, på mit partis og egne vegne anbefale lovforslaget til hurtig og velvillig behandling og vil i øvrigt gerne slutte, som jeg gjorde sidst, med at gentage, at vestmotorvejen nu må gennemføres snarest muligt.