

§§ 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 indeklemte 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