

[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-