

[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.