

Mindretallet mener, at det er rimeligt, at de mest aktuelle storkøbenhavnske trafikproblemer løses ved statens medvirken, og at det er nødvendigt snarest at komme i gang.

Mindretallet stiller derfor følgende forslag:

Den eksisterende bybane København H-Svanemøllen - Hellerup - Nørrebro - Vanløse - Valby - København H ændres og udbygges til en egentlig ringlinje, der kan trafikeres med S-tog med meget korte intervaller. Dette kan gøres ved at etablere en forbindelse fra Svanemøllen over Lyngbyvej til Nørrebro Station og ved at bygge det såkaldte Vestkryds i Vanløse samt ved forbedringer af banens tekniske udstyr.

Der skaffes større plads på boulevardbanen, ved at S-togene fra Ballerup føres via Vanløse Station og Frederiksberg Station i tunnel til Rådhuspladsen med retning mod Amager.

Når de særlige forhold på Amager er afklaret, fortsættes denne bane i S-togslinjer på Amager.

Der opnås herved, at City bliver omgivet af en række bybanestationer, formentlig foruden Østerport, Nørreport, Vesterport også ved Rådhuspladsen og Vester Voldgade.

Endvidere opnås, at underføringen under havnen kan lægges syd for den permanente havn. Man undgår herved at krydse havnen under store dybder.

Mindretallet henviser i øvrigt til bemærkningerne til mindretallets ændringsforslag (nr. 2) til § 1.

Mindretallet er af den opfattelse, at diskussionen om de københavnske tunnelbaner og adskillige andre aktuelle begivenheder har afsløret de uheldige følger af, at der ikke findes en samlet planlægning for det storkøbenhavnske område, og af, at mange væsentlige spørgsmål hidtil er behandlet hver for sig eller har været kastebold for modstridende interesser.

Årsagen hertil er blandt andet, at der ikke for længst er etableret et storkøbenhavnsk trafikskelskab, der foruden at varetage administration og drift af storbyens kollektive trafik også kan planlægge nye trafik anlæg.

Kun herigennem kan folketinget få en uafhængig rådgivning, der ligesom folketinget selv bærer arbejde med de forskellige muligheder ud fra et helhedssynspunkt. Den hidtidige rådgivning har snarere haft karakter

af en interesseafvejning mellem forskellige uafhængige myndigheder.

Derfor stiller mindretallet sit ændringsforslag (nr. 10) til § 5. Vedtagelsen af dette forslag vil gøre det muligt for trafikministeren at udskille den del af jernbanevæsenet, som bør indgå i et storkøbenhavnsk trafikskelskab.

Der kan herefter træffes aftale med kommunerne om, hvorledes deres kollektive trafikmidler kan indgå i et egentligt københavnsk trafikskelskab, som mindretallet gerne ser kommer til at omfatte hele nærtrafikken.

### Ændringsforslag.

Af et *flertal* (udvalget med undtagelse af Guldberg, Enggaard, Holmberg og Per Møller), tiltrådt af *ministeren for offentlige arbejder*:

Til lovforslagets titel.

1) Titlen ændres til:

„Forslag til lov om anlæg og drift af en tunnelbane i Københavns kommune.“

Af et *mindretal* (Guldberg, Enggaard, Holmberg og Per Møller):

Til § 1.

2) Paragraffen affattes således:

„§ 1. Ministeren for offentlige arbejder bemyndiges til at bringe nedennævnte anlæg til udførelse:

- 1) De i forbindelse med etableringen af en S-baneringlinje Københavns Hovedbanegård - Svanemøllen - Nørrebro - Valby - Københavns Hovedbanegård fornødne supplerende baneanlæg, herunder 3.-4. spor mellem Lersøen Godsstation og Grøndal.
- 2) Indføring af Ballerupbanen i tunnel under Frederiksberg via Rådhuspladsen og Vester Voldgade med retning mod Amager med tilslutning til det storkøbenhavnske S-banenet.“

Af *flertallet* under nr. 1, tiltrådt af *ministeren for offentlige arbejder*:

3) Stk. 1 affattes således:

„Stk. 1. Ministeren for offentlige arbejder bemyndiges til at bringe nedennævnte