

### [Bertel Dahlggaard.]

handler, og som vedrører bygningsmæssige foranstaltninger til øgelse af sikkerheden i bestående bygninger eller i nybygninger, og for det andet er der den opgave at bygge egentlige, selvstændige beskyttelsesrum, bunkers, offentlige beskyttelsesrum, underjordiske anlæg. Dette lovforslag angår kun den første af de to opgaver, jeg her har fremhævet.

Til vurdering af forslaget's økonomiske rækkevidde mener jeg, det vil være rigtigt, at vi i et kommende udvalg søger fremdraget eksempler på foranstaltingernes kostbarhed: hvad fordypelsen af det nye byggeri vil beløbe sig til, og bekosteligheden af de bygningsændringer, der kræves i de gamle bygninger. Ligeledes vil det være af betydning at få at vide, over hvilket tidsrum man regner med, at foranstaltingerne skal gennemføres, da det jo også — i hvert tilfælde til en vis grad — er et materialespørgsmål. Alle disse spørgsmål kan ikke med større udbytte drøftes her i salen, men jeg mener, vi bør komme nøje ind på dem i udvalget.

Det ville måske være rimeligt, om den højtærede minister oplyste, hvilke planer ministeriet ligger inde med med hensyn til anlæg af nye specielle offentlige beskyttelsesrum. Endelig mener jeg også, at vi i udvalget igen må se at få en redegørelse for mulighederne for beskyttelse imod de nyeste angrebsmidler. Man kan måske sige, at de betragtninger, der i så henseende blev gjort gældende i den nævnte betænkning, tildels allerede nu er forældet. Det ville imidlertid være meget rart, om vi kunne få oplyst, hvor vidt den tekniske sagskundskab på dette område er nået, og hvad man virkelig tør stå inde for på disse områder.

Jeg skal hertil blot føje den bemærkning, at jeg er enig i de betragtninger, der blev fremført om, at hele spørgsmålet om parkeringsproblemerne i forbindelse med problemet beskyttelsesrum bør gennemdrøftes igen. Jeg vil dog gerne for mit vedkommende opstille problemet udfra den tankegang, at man bør tage sit udgangspunkt i overvejelse af — jeg tænker her særlig på København og måske enkelte andre byer —, i hvilken grad man udfra færdselsmæssige synspunkter må anse det for nødvendigt indenfor et forholdsvis kort tidsrum at indrette underjordiske parkeringspladser. I det omfang, hvori man mener at kunne sige, det bliver nødvendigt i en nær fremtid, mener jeg, det er rigtigt samtidig at overveje spørgsmålet om kombineret af sådanne parkeringspladser med beskyttelsesrum.

**Tholstrup:** I det foreliggende lovforslag stilles der i hvert fald i kap. 1 ikke større krav end dem, der i almindelighed gælder for normalt byggeri. Etageadskillelse af jernbeton er jo efterhånden blevet så almindelig, at selv små villaer, eenfamiliehuse, benytter det, så jeg kan ikke se, der kan være nogen særlig grund til at hæfte sig meget ved det.

Det ærede medlem hr. Carsten Raft var inde på nogle betragtninger om parkeringsanlæg i forbindelse med beskyttelsesrum, og jeg kunne i denne forbindelse have lyst til også at nævne planen om tunnelbaner under byen. Man så netop i London, hvilken rolle tunnelbanerne spillede i den civile beskyttelse.

Med hensyn til parkeringspladserne kan jeg give tinget et eksempel på, hvor dårligt vi er kørende nu. På hjørnet af Trommesalen og Vesterbrogade 10 har Handelsbanken en meget moderne bygning liggende, og man har ansøgt om tilladelse til at bygge en etage til. Selv om det bygningsmæssigt er forsvarligt, er der givet afslag med den ene begrundelse, at der mangler parkeringsplads til de vogne, som de eventuelle lejere i denne etage måtte eje. Vi er jo temmelig langt ude, når man ikke kan få tilladelse til at bygge, blot fordi der mangler parkeringspladser i nabolaget. Udviklingen går i den retning, at der i løbet af ganske få år vil blive brug for dobbelt så mange parkeringspladser, som vi har i dag, og så vil kalkulationerne over, om det lønner sig at have underjordiske parkeringspladser, komme til at se anderledes ud, for så vil automobilisterne være nødt til at betale for at få deres vogne placeret eller også tage sporvogn ind til deres arbejde. Der vil altså kunne skabes økonomisk grundlag for sådanne underjordiske parkeringspladser i forbindelse med dette lovforslag. Om bekostningen vil blive stor eller lille, tør jeg ikke sige. Det ærede medlem hr. Carsten Raft udtalte, at han ikke var imponeret af summen 30 pct. Selve summen 30 pct. er jeg heller ikke spor imponeret af, men det kommer rigtigt nok an på, hvilket beløb de 30 pct. skal beregnes af. Er det 30 pct. af 500 mill. kr., er jeg alligevel temmelig imponeret, og det kan det nemt løbe op til, hvis vi både skal have tunnelbaner og underjordiske parkeringspladser.

Hele dette problem skal vist løses på længere sigt og på en anden måde. Vi skal helt væk fra at bygge i højden til beboelse. Vi må se klart i øjnene, at fremtidens bebyggelse må spredes meget mere, end det