

[Lars M. Olsen.]

også kræve nedrivning af et uforholdsmæssigt stort antal bygninger, ikke alene forrettingsbygninger og industriejendomme, også egentlige boliger, og dermed alvorligt skærpe det i forvejen meget ømtållige boligproblem. Ganske vist bør en stor del af Københavns boligmasse fornys i de kommende år, men man kan naturligvis ikke lægge motorgaderne således, at de kun kræver nedrivning af virkelig saneringsmodne ejendomme.

Der er i den senere tid ud fra æstetiske og historiske synspunkter fremkommet ønske om at bevare bygninger i visse områder af København. Personlig finder jeg, at det bybillede, der f. eks. indrammer vore kanaler, hører til hovedstadens smukkeste partier og er med til at give byen dens særlige charme og patina, og sådanne hensyn taler efter mit skøn også for at gennemføre den trafikløsning, der kræver færrest mulige nedrivninger.

Andre steder i verden, og det gælder især i USA, er man, efter hvad jeg har fået forståelsen af, nået dertil, at trafikspørgsmålet i en storby må løses ved en kraftig udbygning af det kollektive trafikapparat, og det vil jo navnlig sige S-baner, idet trafikoverfyldningen i gaderne gør det vanskeligt eller umuligt at udvide og forbedre den kollektive overfladetrafik. Dermed være naturligvis ikke sagt, at gadenettet skal forsømmes; i den før omtalte af det økonomiske sekretariat udarbejdede rapport regnes der også med en særdeles betydelig udbygning af gadenettet, selv under en overvejende kollektiv løsning af trafikspørgsmålet, men den bliver naturligvis meget mindre end ved en overvejende individuel løsning.

Jeg skal derefter gøre nogle bemærkninger om selve lovforslaget, som vel stort set kan deles i 4 afsnit. Det første omfatter anlæg af 2 nye S-baner, nemlig Køgebugtbanen og Lundtoftebanen og en ombygning af Hareskovbanen.

For det andet omfatter forslaget anlæg af tunnelbaner eller i hvert fald projektering af tunnelbaner i København og på Frederiksberg. Medens de tre omegnsbaner agtes påbegyndt nu eller i hvert fald ret snart, regner man ikke med, at tunnelbaneanlægget kan komme i gang før om 6-8 år.

For det tredje omfatter forslaget til løs-

ning af de mange problemer, der vil opstå, nedsættelse af to udvalg, et, som skal udarbejde skitseprojekt til tunnelbanen i København og på Frederiksberg, og som skal bestå af 7 medlemmer, og et andet, som skal overveje og søge gennemført de nødvendige aftaler om finansieringen og i fornødent omfang udarbejde lovforslag herom.

For det fjerde foreslås, at trafikministeren får en ret udstrakt bemyndigelse til, eventuelt ved ekspropriation, at sikre sig de arealer, der skal anvendes til tunnelbaner, således at de ikke fordyres ved nybyggeri, ombyggeri el. lign.

Jeg beklager stærkt, meget stærkt endda, at vi med hensyn til tunnelbaneprojektet ikke er længere fremme, således at vi kan gå i gang med dette projekt nogenlunde samtidig med bygningen af omegnsbanerne. Der er nu gået 10 år, siden samfærdselskommissionen nedsattes. Vi fik betænkning herfra og som før nævnt i folketingssamlingen 1957-58 et lovforslag om et trafikråd, der standsedes. Den højtærede minister regner med, at S-banerne vil være indtil 8 år under udbygning, og det skal såmænd nok også slå til, og at man først skulle begynde tunnelbaneprojektet, når S-banernes udbygning har fundet sted. Jeg vil meget ønske, at tunnelbaneprojektet kan fremskyndes. Vi skulle gerne endnu tidligere i gang. Tunnelbanerne i København og på Frederiksberg er ikke mindre påkrævede eller mindre hastende end andre baner i lovforslaget; efter mit skøn hører i hvert fald tunnelbanestrækningen fra Nørrebro til Nørreport til de mest presserende investeringer i det storkøbenhavnske trafiknet. Anlægget af denne strækning vil sandsynligvis medføre en mærkbar lettelse af trafiksituationen i store dele af hovedstadsområdet; på den anden side er jeg selvfølgelig klar over, at anlæg af tunnelbaner rejser store problemer, især med hensyn til nedrivninger af bygninger. Det er derfor nødvendigt snarest at få fastlagt disse baners linjeføring; ellers er jeg alvorlig bange for, at vi kommer så sent i gang, at der i mellemtiden sker større skader. Udviklingen skulle meget nødig indhente os.

Det forslag til tunnelbanenet, som tidligere er udarbejdet, må formentlig kunne tjene som grundlag for det udvalg, der skal udarbejde skitseprojektet. Jeg er ganske