

[Lars M. Olsen.]

vist ikke teknisk sagkyndig, men jeg vil alligevel udtrykke et oprigtigt ønske om, at der ved projekteringen tages mest muligt hensyn i retning af at foranledige de færrest mulige nedrivninger. Det er formentlig det letteste at gå i jorden oppefra og dermed fjerne husene, men det er sikkert også den dyreste løsning, og den vil i hvert fald medføre, at de områder i byen, som tunnelbanen skal passere, måske i årtier vil være omdannet til rene — jeg havde nær sagt — stockholmske slagmarker, og forvolde øget trafikbesvær foruden alle de vanskeligheder for handel og omsætning, der naturligvis må blive følgen af store gadeomlægninger.

Jeg har allerede peget på Stockholm, som igennem 15 år har arbejdet med opbrudte gader i store centrumsområder i Stockholm, og man er jo langt fra færdig endnu. Derfor håber jeg, statsbanernes teknikere går så langt ned i jorden, at man i videst muligt omfang undgår ikke strengt nødvendige nedrivninger. Selvfølgelig må der ved anlæg af stationer og lignende ske nedrivninger og foretages forandringer. Jeg har imidlertid på fornemmelsen, at statsbanerne ikke er så interesseret i at gå ned i kalklaget, vistnok af visse tekniske grunde, men tværtom vil søge at grave sig ned oppe fra gaden. Jeg regner med, at vi i det udvalg, som jeg agter at stille forslag om ved forhandlingens afslutning, vil kunne få en grundig orientering fra den højtærede ministers side om alle disse tekniske problemer, som det selvfølgelig vil føre for vidt at drage frem her i dag ved lovforslagets første behandling.

Efter lovforslaget skal København og Frederiksberg og statsbanerne, og kun disse, have repræsentanter i det såkaldte 7 mands udvalg. Jeg håber, at ministeren må have en virkelig lykkelig hånd til at finde en formand for dette udvalg, så det meget hurtigt kan få tingene til side. Finansieringsudvalget, som man måske må kalde det andet og betydeligt større udvalg, vil jo få noget vanskeligere ved at slutte sit arbejde og vel også vanskeligere ved at nå frem til enighed, men det var i hvert fald rart, om der mellem disse to udvalg kunne komme en virkelig sund konkurrence om at blive færdige nogenlunde samtidig.

Det var jo, som jeg indledningsvis omtalte, især de økonomiske problemer, der standse forslaget om et københavns trafikråd. Jeg vil gerne allerede ved første behandling udtrykke håbet og forventningen om, at der i det nævnte udvalg må vise sig at være den fornødne samarbejdsånd til stede mellem de 22 kommuner, som velsagtens på den ene eller på den anden måde skal repræsenteres i udvalget foruden de statslige myndigheder.

Jeg ser i dag i dagbladene, at der i et af vore tidsskrifter rettes et særlig kraftigt angreb på et vist såkaldt manglende samarbejde mellem de storkøbenhavnske kommuner; artiklen munder ud i en appel til statsministeren om, at han også vedrørende Sjælland og udbygningen her tager sagen i sin hånd, således at det kaos, som man ifølge artiklens forfatter oplever her i Storkøbenhavn, ikke skal blive det øvrige Sjælland til del. Jeg har ikke læst artiklen, men der er jo i hvert fald det rigtige i det, at det i øjeblikket skorter stærkt på et fornuftigt samarbejde mellem de københavnske hovedstadskommuner og omegnskommuner på en lang række områder. Det er derfor mit håb, at det samarbejde, der lægges op til med denne lovgivning, og som er tvingende nødvendigt for løsning af trafikproblemet i Storkøbenhavn, virkelig må stå sin prøve og måske samtidig kan lægge grunden til den helhedsordning af de mange uafhængige storkøbenhavnske bysamfund, som vi stadig mangler.

Hele den store økonomiske investering, der vel mindst må andrage et par milliarder, fordelingen af beløbene mellem stat og kommune, er noget, vi af gode grunde er afskåret fra at tage stilling til såvel ved lovforslagets første behandling som ved lovforslagets øvrige behandlinger, men når forhandlingerne i de udvalg, som skal nedsættes ifølge lovforslaget, er tilendebragt, vil tinget jo til sin tid få de økonomiske forslag forelagt.

Jeg vil tro, at de foreslåede S-baner ligesom flertallet af de allerede eksisterende, måske dem alle, vil vise sig samtidig at være en god økonomisk foranstaltning. På den anden side kan jeg godt se det urimelige i, at statsbanerne alene skal dække udgifter til forrentning og afskrivning af de store faste anlæg, som S-banerne nu engang