

[Gottschalck-Hansen.]

selve projektet. Ministeren erkender jo også dette ved at foreslå nedsat et teknisk og et økonomisk udvalg, der henholdsvis skal udarbejde et skitseprojekt til anlæg af tunnelbaner og søge gennemført de fornødne aftaler om finansiering af banerne.

Hvad angår lovforslagets § 4, stk. 1, der bemyndiger ministeren for offentlige arbejder til at erhverve eller begrænse rådigheden over privat eller offentlig ejendom — det være sig arealer, bygninger eller andre anlæg — kan jeg til en vis grad tiltræde dette. Spørgsmålet bør dog drøftes nærmere i det kommende udvalg.

Derimod har jeg svært ved at tiltræde § 4, stk. 2, ifølge hvilket ministeren bemyndiges til, i tiden indtil endeligt skitseprojekt til tunnelbanerne foreligger, eller inden aftaler om projektets finansiering er endeligt afsluttet, ved ekspropriation at foretage arealerhvervelser eller pålægge rådighedsindskrænkninger. Dette nærer jeg stor betænkelighed ved. Jeg kan meget vel indse, at man fra det offentliges side skal have opmærksomheden henvendt på at undgå vanskeliggørelse af projektets gennemførelse eller fordyrelse af dette, men det synes at være en meget vidtgående bemyndigelse, der tillægges ministeren på et tidspunkt, hvor man faktisk endnu ikke aner, om projektet bliver ført ud i livet.

På det konservative folkepartis vegne skal jeg tilsige det foreliggende lovforslag en grundig — jeg siger ikke en hurtig, men en grundig — men også en velvillig behandling.

**Lannung:** Lad mig først slå fast over for de sidste ærede ordførere, at jeg regner med som givet, at der bliver al den tid, der er brug for, til behandling af dette lovforslag, således at det er i god tid, man klager, for ikke at sige vel tidligt.

Jeg skal i øvrigt indledningsvis sige, at jeg hører til dem, der beklager den kranke skæbne, som overgik lovforslaget om et trafikråd for Storkøbenhavn, idet jeg fandt, at det i sine hovedtræk indeholdt meget værdifulde elementer, for så vidt som det gik ud på at sikre et fast organiseret samarbejde og en samordning. Der var anlagt et helhedssynspunkt, så at trafikken kunne blive så effektiv og økonomisk som muligt

og både støtte sig til og underbygge byudviklingsplanen, og jeg har aldrig fuldt ud kunnet forstå, at der ikke kunne samles det nødvendige flertal om dette lovforslag. Det var så meget mere beklageligt, som de sager, vi nu skal behandle, for Køgebugtbanens og Hareskovbanens vedkommende for så vidt har ventet på trafikrådet, fordi disse baners indføring til København er afhængige af indførelse af tunnelbaner.

Jeg er helt enig i, at det vil være uforvarsomt fremdeles at udsætte anlægget af Køgebugtbanen og udbygning af Hareskovbanen, og det er helt naturligt og rimeligt nu at søge at komme i gang med disse baner tillige med Lundtoftebanen.

Det er på høje tid, at der skabes et fastere grundlag for Storkøbenhavns fremtidige udvikling i tilslutning til de planer, egnspanudvalget har arbejdet med, og her er trafikforholdene jo meget afgørende. Dette planlægningsarbejde skal jeg vende tilbage til.

Jeg skal gå ind på nogle hovedelementer i sagen, og lad mig straks sige, at jeg er imponeret af og vil gerne udtale min påskønnelse af, at der af det samlede jordarbejde på ca. 1/2 mill. m<sup>3</sup> på Køgebugtbanens strækning indtil Vallensbæk i de forløbne år uden udgift for statsbanerne er udført de ca. 2/5 af entreprenører, der har skullet skaffe sig af med fyld fra andre anlæg. Det forekommer mig fra statens synspunkt at være noget af det helt rigtige.

Det er selvsagt på forhånd lidt beklageligt, at man for de to baners vedkommende, Køgebugtbanens og Hareskovbanens, må regne med midlertidige forbindelser til bymidten, men det er der jo efter alt at dømme ikke noget at gøre ved.

Jeg håber på den anden side, at det hele kan tilrettelægges således, at der ikke blot ikke foregribes noget af betydning med hensyn til den senere indføring, men at det kan gøres så enkelt som muligt, så at mindst mulige omkostninger vil være spildt på lidt længere sigt, og jeg vil sætte pris på, om den højtærede minister måske kunne belyse dette spørgsmål lidt mere, end sket er.

Når der tales om, at man sideløbende vil gå i gang med alle 3 baneanlæg og fremme disse, så vil jeg gerne spørge, om man dog ikke i det mindste er indstillet på at få visse delstrækninger, vel navnlig på Køge-