

## [Lannung.]

bugtbanen, færdige og også i gang etapevis, således at man så hurtigt som muligt kan begynde at få glæde af det udførte arbejde og den investerede kapital. Men måske kan bemærkningerne til lovforslaget forstås på denne måde. Også det vil jeg være taknemlig for en bemærkning om.

Med hensyn til det vigtige spørgsmål om tunnelbaner forstår jeg, at man fra sagskyndig side skønner, at der efterhånden er så mange faktorer, der taler for tunnelbaner, at man ikke mener at kunne lade dette spørgsmål ligge. Jeg beder blot — på samme måde, som jeg gjorde, da vi behandlede lovforslaget om trafikrådet — om, at man vil tage alle relevante faktorer og muligheder, navnlig de sidst indhøstede tekniske erfaringer og muligheder, med ind i billedet.

Med hensyn til spørgsmålet om linjeføringen vil jeg fremhæve, at det jo i hvert fald bliver dyrere at gå ind under bykernen. Jeg håber også derfor, at man, inden man lægger sig endeligt fast på nogen linjeføring, vil have endeligt og til bunds overvejet de muligheder, der måtte være i øvrigt, og f. eks. dem, der ligger i at anvende søringens bund til anlæg af tunnelbane eventuelt til forstærkning af boulevardbanens kapacitet, idet det muligvis vil blive langt billigere end anvendelse af anden fremgangsmåde. Hertil kommer, at byen alligevel forskyder sig imod nordvest. Jeg nævner kun dette som en tanke, der bør være med i overvejelserne.

Jeg kan i denne forbindelse også nævne, hvad det ærede medlem hr. Lars M. Olsen sagde om nedrivning af bygninger og den slagmark, vi ellers kan risikere igennem mange år. Måske dette i højere grad kunne undgås ved anden linjeføring. På den anden side erkender jeg, at der er så mange betydningsfulde momenter forbundet med linjeføringen, at det er et spørgsmål, der må undersøges i meget høj grad til bunds.

Med hensyn til de udvalg, der tænkes nedsat, både projekteringsudvalget og fi-

nansieringsudvalget, da vil de vel i nogen grad komme til at minde om nogle af de udvalg, der var spørgsmål om i trafikrådsforslaget, således at de tanker og overvejelser, der dér var fremme, ikke vil være helt spildte.

I øvrigt hæfter jeg mig ved, at lovforslaget er et forslag til lov om forarbejder, som der står, for tunnelbaneanlæg i København og Frederiksberg, således at der senere vil blive spørgsmål om endelig stillingtagen til gennemførelsen og også til den nærmere udformning m. v. Der er som sagt brug for meget dybtgående undersøgelser om hensigtsmæssighed, omkostninger, rentabilitet o. s. v., og spørgsmålet er jo også, om udviklingen måske ikke i nogen grad er løbet fra tunnelbaneanlæg i gammeldags forstand. Men alt det vil jo utvivlsomt blive nærmere studeret i det omfang, det ikke allerede måtte være sket.

Må jeg sige, at når der i bemærkningerne tales om en indføring af Hareskovbanen i en tunnel til Nørreport station, under denne og videre i en tunnel i en bue under Kgs. Nytorv, Højbro Plads og Rådhuspladsen til Hovedbanegården, så er det for en lægmands betragtning en voldsom omvej for den, der skal til Hovedbanegården fra Nørreport. Men det kan måske vanskeligt være anderledes.

Jeg er helt indforstået med, at der allerede nu skaffes lovhjemmel til gennem ekspropriation at tage affære over for byggeri, der forudses at medføre hindringer eller fordyrelser for dette tunnelbaneanlæg, men jeg synes på den anden side, at det principielt må kunne rumme visse juridiske vanskeligheder, hvis ikke det projekt, af hensyn til hvilket man eksproprierer, er nogenlunde endeligt udformet. Jeg tænker her på bestemmelsen i § 4, stk. 2, der taler om ekspropriation i tiden, indtil endeligt skitseprojekt til tunnelbaner foreligger. Men man vil formentlig også lægge vægt på snarest at nå til et sådant endeligt projekt, for ellers vil man som sagt kunne risikere at komme i kon-