

[Lars M. Olsen.]

ske over en 10-årig periode, men den dag, da Hareskovbanen vil kunne blive indført i tunnel direkte til Nørreport, vil passagerantallet efter statsbanernes opfattelse stige væsentligt og økonomien bedres tilsvarende.

Der kan ikke være tvivl om, at den her foreslåede udbygning af S-banenettet omkring Storkøbenhavn vil blive hilst med tilfredshed af den befolkning, som i øjeblikket lider under savnet af moderne trafikmidler. Det gælder vel ikke mindst beboerne langs Køge Bugt, hvorfor som nævnt i første omgang S-banestrækningen til Vallensbæk vil blive anlagt; men det er givet, at den stigende udflytning snarest vil gøre en videre udbygning påkrævet og nødvendig. Med den betydelige befolkningstilvækst, som kan forventes i de kommende 10 år i dette område, må også det offentlige tilgode se befolkningens krav om moderne og tidssvarende befordring. Selv om denne strækning daglig befares af statsbanernes rutebiler, er det afgjort, at den gruppe borgere, der har valgt at bo syd for København, trafikalt er stedbørn, i hvert fald sammenholdt med befolkningen nord for København, eksempelvis dem, der benytter Holte- og Klampenborgbanen.

Også for de beboere, der hidtil har været henvist til at benytte den meget lidet tidsvarende Hareskovbane, må anlægget af en elektrisk S-bane være velkommen. Hvad den forholdsvis korte strækning angår, som Lundtoftebanen repræsenterer, har besigtigelserne for længst fundet sted, ligesom en række ekspropriationer allerede er foretaget. Alle i udvalget har i øvrigt givet tilslutning til de 3 projekter.

Jeg vil gerne gøre nogle bemærkninger om det såkaldte tunnelbaneanlæg i København og Frederiksberg kommuner. Der er over for udvalget givet en række oplysninger, der meget stærkt underbygger nødvendigheden af en hurtigere og mere hensigtsmæssig afvikling af trafikken i hovedstaden. Man må bl. a. forvente en fortsat omdannelse af citykvarterets bebyggelse fra beboelse til erhvervsmæssig anvendelse. Eksempelvis peger den såkaldte generalskitse på, at en forøgelse på ca. 1 mill. m² gulvfladeareal må anses for sandsynlig. Da vi ved, at der alene i de sidste 15 år — med materialeangel og byggestop og meget

andet — har været en forøgelse på mere end 400 000 m² etageareal, må det sikkert ikke anses for overdrevet, når en udvidelse på henimod 1 mill. anses for sandsynlig i den kommende tid. Dette vil naturligvis indvirke meget stærkt på de mennesker, der får beskæftigelse i det pågældende citykvarter. Jeg har vist også lov til at anføre, at der inden for udvalget har været enighed om, at det er den kollektive trafikform, man her bør tilstræbe, eller sagt med andre ord: anlæg af en tunnel og/eller jernbane inden for hovedstadsområdet.

Af lovforslaget fremgik det, at den højtærede minister ønskede bemyndigelse til nedsættelse af to udvalg: ét, der skal udarbejde et skitseprojekt, og et andet — vi kunne kalde det finansieringsudvalget — som tællende repræsentanter for de interesserede ministerier, kommunerne og folketinget skulle finde frem til en finansieringsplan med en rimelig fordeling af udgifterne mellem staten og kommunerne.

Ved ændringsforslag nr. 3 sker der den ændring i lovforslaget, at Tårnby kommune, som også inddrages i tunnel- eller jernbanenettet i hovedstaden, får en repræsentant i det før nævnte projekteringsudvalg, og for at bevare den talmæssige balance i udvalget mellem kommune og stat får statsbanerne yderligere en repræsentant.

Det er projekteringsudvalgets opgave at underkaste alle anlægsformer for baner og tunneler en grundig undersøgelse. Efter hvad der er oplyst over for udvalget, synes der ikke at være nogen større økonomisk forskel på anlæg af dybtliggende eller højtliggende tunneler. Også den såkaldte skjoldmetode har man ment burde indgå i projekteringsudvalgets overvejelser. Denne sidste vil bl. a. betyde færre ulemper for trafik og bebyggelse under arbejdets udførelse, men til gengæld må der tages større hensyn til bundforholdene og grundvandstanden. I øvrigt har den højtærede minister oplyst, at det ikke er hensigten at anvende den samme tunnelkonstruktion på alle strækninger.

Når disse to udvalg har afsluttet deres arbejde, vil folketinget få betænkningen forelagt til endelig afgørelse.

Om nedsættelsen af finansieringsudvalget er der ikke opnået tilslutning fra venstre og de konservative, idet disse to partier