

[Lars M. Olsen.]

frygter, at deltagelsen af repræsentanter fra folketinget, hvor det drejer sig om at fordele byrder mellem stat og kommune, vil betyde, at folketinget og muligvis også de politiske partier herinde på forhånd vil være bundet. Af disse årsager har de to partier stillet forslag om, at dette stykke af paragraffen udgår. Nu er der ingen, der med sikkerhed ved, om der opnås enighed om byrdefordelingen mellem dem, der repræsenterer henholdsvis folketinget og kommune og stat. Hvis vi tager hensyn til de erfaringer, vi har med trafikrådets nedsettelse i sin tid, har man jo ikke alt for gode forhåbninger. På den anden side er det givet, at vi får intet tunnelbaneanlæg og heller ikke en mere hensigtsmæssig ordning af trafikproblemerne i København, uden at vi skaffer en tunnelbane, og dermed er en byrdefordeling mellem staten og kommunerne også en nødvendighed.

I øvrigt er det jo før set, at det høje ting og også ministerierne ikke har taget tilstrækkeligt hensyn til de betænkninger, der kommer fra offentlige udvalg, og det kan vel også tænkes i nærværende tilfælde. Derimod er det jo givet, at såfremt et finansieringsudvalg ikke følger tingene op og arbejder i en vis forståelse med projekteringsudvalget, kan man risikere en yderligere udsættelse af den endelige fremsættelse af lovforslaget om anlæg af en tunnelbane og om byrdefordelingen derved. Så jeg må altså på flertallets vegne fastholde den oprindelige formulering.

Flertallet har foreslået § 4 ændret derhen, at der alene gives adgang til at pålægge rådighedsindskrænkninger, hvor en projekteret bebyggelse og andet vil vanskeliggøre eller muligvis fordyre en senere gennemførelse af tunnelbaneanlæggene. Dette betyder, at egentlige ejendomsrhvervelser ikke kan finde sted, før lovforslag om tunnelbanen endeligt er vedtaget. I stk. 2 hedder det:

„Medfører en rådighedsindskrænkning, at ejeren afskæres fra en efter ejendommens beliggenhed og øvrige beskaffenhed økonomisk rimelig og forsvarlig udnyttelse af denne, kan ejeren under ekspropriationsforretningen fordrø, at ejendommen overtages af staten til eje.“

Og videre står der i stk. 3:

„Hvis erstatningen for en pålagt rådighedsindskrænkning må antages at komme til at stå i åbenbart misforhold til ejendommens værdi i handel og vandel, kan staten fordrø ejendommen afstået til eje.“

Med disse bemærkninger kan jeg anbefale de stillede ændringsforslag, dog med undtagelse af ændringsforslag nr. 4, hvorom jeg har gjort mine bemærkninger, og ændringsforslaget under nr. 5, som er stillet af socialistisk folkeparti.

Axel Kristensen: Jeg vil begynde med at udtrykke min glæde over, at man i udvalget er blevet så enig, som man har kunnet blive. Jeg tror, det i nogen grad skyldes udvalgsformanden, det ærede medlem hr. Horns meget kyndige ledelse. Udvalgsformænd kan have en væsentlig indflydelse på atmosfæren, der ligger over forhandlingerne, og jeg føler trang til at takke det ærede medlem hr. Horn for den måde, han har ledet udvalgs møderne på.

Med hensyn til det, vi har haft at drøfte, har et af de store problemer jo været Hareskovbanen, idet Lundtofte- og Køgebugtbanen ikke har givet problemer, da man på forhånd var enig om, at de skulle udbygges. Det forslag, der oprindeligt forelå om Hareskovbanen, ville ikke løse spørgsmålet, for det er ikke nogen løsning at ende på Nørrebro — og det var også meget forbeholdent med hensyn til, hvornår man skulle begynde, om driften skulle elektrificeres o. s. v. Hurtigsporvogne vil heller ikke løse problemet, idet de, så vidt jeg husker, kun kunne præstere 3 millioner passagerer og derfor aldrig komme til at svare sig. 3 millioner var det maksimale, og selv dette tal ville man sikkert ikke nå, fordi det, når alt kommer til alt, kun ville blive en sporvogsforbindelse i et meget begrænset område, og med en bane, der skal befordre mange mennesker, skal der være store muligheder for, hvor man kan komme hen; det er jo også tilfældet med Boulevardbanen.

Jeg er meget glad for, at man straks i udvalget blev enig om — og ministeren straks tiltrådte — indføringen over Svane-møllens S-station. Det er ikke nogen billig løsning, men den er nok lige så billig som Lundtoftebanen og Køgebugtbanen. Heller