

[Sandau.]

statshospital i Thorshavn kan retsforbundet tilsige sin medvirken til, så meget mere som en del af arealerne er i statens besiddelse og der foreligger tilsagn om afgivelse af disse, og da de i privat eje værende arealer er ubebyggede. Da der tilmed foreligger tilsagn fra Thorshavn byråd om, at byrådet vil afholde udgifterne ved erhvervelsen af de private grunde, har vi fra retsforbundets side ingen betænkeligheder ved at anbefale lovforslaget.

**Lynnerup Nielsen:** Jeg kan på kommunisternes vegne give tilslutning til det foreliggende lovforslag om ekspropriationer, der er nødvendige til det statshospital, der skal oprettes i Thorshavn, og jeg skal hermed anbefale velvillig behandling af lovforslaget.

**Djurhuus:** Jeg skal anbefale det af den højtærede indenrigsminister fremsatte lovforslag og anbefale, at det går til anden behandling uden udvalgsbehandling.

**Indenrigsministeren (Søren Olesen):** Jeg takker for tilslutningen til lovforslaget. Der er blevet fremdraget nogle enkelte spørgsmål, som jeg gerne vil besvare.

Det ærede medlem hr. Dupont spurgte, om der også ville blive plads til åndssvageforsorgen, når disse arealer eksproprieres. Hertil kan jeg svare ja; der bliver nu eksproprieret så rigeligt, at der skulle blive plads dels til nogen sygehusudvidelse, dels til det omtalte sindssygehospital og også til bygninger indrettet til åndssvageforsorgen. Hele byggeriet vil naturligvis til sin tid blive koordineret og planlagt samlet.

Det ærede medlem hr. Lannung rettede et spørgsmål til mig vedrørende de to på arealerne beliggende ejendomme, som omtales i bemærkningerne til lovforslaget. Det er vel tanken, at de to ejendomme skal nedbrydes. Når der står, at byrådet ikke har ønsket at give mere for dem, end de har kostet i 1956, hænger det, så vidt jeg ved, sammen med, at de tidligere har været i kommunens eje; på det tidspunkt mente man ikke man fik brug for disse ejendomme, og derfor blev de solgt. Nu kan arealerne altså eksproprieres ifølge den givne bemyndigelse, men jeg går ud fra, at der først vil blive forsøgt en forhandling, sådan som man

altid gør det, når det drejer sig om den slags ting. Kommunen har vel ment, at når den i sin tid blev rådet til at sælge og gjorde det, så skyldtes denne fejl — eller hvad vi nu skal kalde det — at heller ikke staten helt havde overblik over, hvor stort et areal der blev brug for; derfor har man altså truffet den aftale, at staten skal deltage i udgiften i forhold til den stigning, der har fundet sted. Det oplyses, at det antagelig nu kun kommer til at dreje sig om meget små beløb. Der er vel noget berettiget i, at en kommune, når den afholder alle udgifter i øvrigt til arealerhvervelse, så også får ejendommene til den pris, som den i sin tid har solgt dem for. Der kan altså blive tale om en mindre udgift for statskassens vedkommende.

Hermed sluttede forhandlingen.

*Lovforslagets overgang til anden behandling vedtoges uden afstemning.*

Den næste sag på dagsordenen var:

*Første behandling af forslag til lov om udbygning af det storkøbenhavnske S-banenet og om forarbejder for tunnelbaneanlæg i København og Frederiksberg.*

(Lovforslaget findes i tillæg A. sp. 3669), fremsættelsen i tidenden. sp. 5240).

Lovforslaget sattes til forhandling.

**Lars M. Olsen:** Vi er gået ind i 60erne i bevidstheden om, at der i dette årti, især på trafikens område, vil ske afgørende ændringer. Omfattende og grundige betænkninger — for nylig den om Store-Bæltsbroen — er udarbejdet og afleveret til myndighederne. Andre, ligeledes om anlæg af broer og tunneler, er under udarbejdelse, herunder projektet om Øresundsbroen eller tunnelen under Øresund. Forskellige havneanlæg, bl. a. i Vestjylland, har fået folketingets blå stempel, og forleden indledte luftfarten en ny æra i Kastrup. Hvor Charles Lindberg for knap en menneskealder siden var 36 timer om at krydse Atlanten, tager det nu kun 7 timer, og det påstås endog, at vi i løbet af knap 10 år skal kunne

[Lars M. Olsen.]

nå den samme afstand på 3 timer eller blot den køretid, man i dag har mellem København og Odense med DSB.

Også trafikken på landjorden er genstand for ændringer. Vejnettet, især uden for København, søges udvidet og moderniseret for bedre at kunne klare den voksende biltrafik. I hovedstadsområdet er i øjeblikket indregistreret ca. 100 000 personbiler og vel et lignende antal vare- og lastbiler samt motorcykler. Fortsætter de senere års bilanskaftelser i samme takt og stigningen i indtægtsniveauet tilsvarende, vil den nuværende bilpark af personvogne formentlig blive fordoblet på mindre end ti år alene i hovedstadsområdet, og presset ude fra det øvrige land — vi kan for den sags skyld tage udlandet med — vil øge de trafikale vanskeligheder yderligere.

Vort land var tidligere kendt som landet med de hundrede tusinder cyklister. Nu stagnerer cyklisternes antal, delvis også knallerternes, medens antallet af firhjulede motorkøretøjer som nævnt stadig går stærkt i vejret. Bilen er således ved at overtage cyklens rolle som det demokratiske befordringsmiddel. Desværre er veje og gader i hovedstadsområdet og specielt i de ældre bydele ude af stand til på tilfredsstillende måde at afvikle den stigende motor-kørsel. Parkeringsforholdene er stadig genstand for kritik. Den såkaldte kantstensparkering, selv af den nuværende længde, skaber, især i den indre by, en ophobning af vare- og lastbiler, en forsinkelse af af- og pålæsning og dermed en omkostningsstigning, takket være den lidet effektive udnyttelse af materiel og mandskab.

En løsning, der tilgodeser alle rimelige hensyn og interesser må nu søges tilvejebragt og på kortest mulig tid, om ikke hele det storkøbenhavnske trafikproblem skal gå i hårdknude. Jeg takker derfor den højtærede minister for offentlige arbejder for hans initiativ og erklærer mig ganske enig i hans bedømmelse af det uforvarselige i fortsat at udsætte anlægget af såvel Køgebugt- og Lundtoftebanerne som udbygningen af Hareskovbanen og det samtidig forelagte projekt om anlæg af tunnelbaner i København og på Frederiksberg.

I folketingssamlingen 1957-58 blev der fremsat et lovforslag om oprettelse af et

trafikråd for Storkøbenhavn. Efter dette forslag skulle staten og kommunerne i hovedstadsområdet i fællesskab drive de kollektive trafikmidler i hele det storkøbenhavnske område, både S-tog, sporvogne, omnibusser og trolleybusser. Lovforslaget strandede imidlertid i det folketingsudvalg, som behandlede det. Under dets behandling fremkom der en del kritik af det foreslåede trafikråds organisation, men når lovforslaget ikke nåede længere, skyldtes det vist især uenighed om de økonomiske bestemmelser. Medvirkende hertil var, at der ikke var enighed mellem kommunerne i hovedstadsområdet. Det skyldtes bl. a., at kommuner, der havde klaret deres trafikproblemer ved, at staten uden udgift for dem havde forsynet dem med gode S-togsforbindelser ind til centrum, ikke ønskede at medvirke økonomisk til en løsning af trafikspørgsmålet andetsteds i hovedstadsområdet.

Hovedstadskommunernes samråd, der er en frivillig sammenslutning af kommunerne i hovedstadsområdet, har, efter at forslaget om det storkøbenhavnske trafikråd blev standset, besluttet at undersøge, om kommunerne nu i fællesskab kan finde frem til en løsning af den såkaldte kollektive overfladef trafik, d. v. s. bus- og sporvejstrafikken; S-banetrafikken betragter kommunerne derimod som en statsopgave, der må løses af statsbanerne.

Det nu foreliggende lovforslag om udbygning af det storkøbenhavnske S-banenet og om forarbejder for tunnelbaneanlæg i København og Frederiksberg tilsigter en nutidig løsning af denne meget betydningsfulde del af trafikspørgsmålet i hovedstadsområdet. Den foreslåede udbygning er efter min opfattelse en af de mest presserende trafikopgaver her i landet, idet trafikvanskelighederne især i hovedstadsområdet vokser fra dag til dag. Det skyldes også områdets kraftige vækst. Fra 1930 er folketallet i hovedstadsområdet vokset fra 875 000 til 1,3 million i 1958. Det er nu især de 19 omegnskommuner, der har tegnet sig for hovedvæksten, idet folketallet her i denne snart 30-årige periode er femdoblet og i dag udgør tæt ved en halv million. Den højtærede minister anslog i sin fremsættelsestale, at der i dette område, altså i de 19 omegnskommuner, formentlig vil ske en fordobling af folketallet i løbet af

[Lars M. Olsen.]

de kommende 25 år. Den tilsvarende stærke bolig-mæssige spredning har naturligvis også medført en stærk stigning i trafikbehovet.

Det er i denne forbindelse interessant at bemærke, at hovedstadens industriområder eller rettere beskæftigelse ved industrielle arbejder siden tiden kort før krigen er steget med ca. 25 pct., hvorimod den gennemsnitlige stigning i landet overhovedet ligger på ca. 35 pct.

Det vil med andre ord sige, at den industrielle udvikling i hovedstadsområdet i denne periode er stagneret, og hvis vi ser på de senere tal, er udviklingen yderligere gået i nævnte retning.

Medens man før krigen havde ca. 55 pct. af landets industri placeret i hovedstaden, er dette tal i øjeblikket nede på omkring 46. Jeg nævner dette, fordi der allerede i visse blade, navnlig i provinsen, har været røster fremme om, at nu står vi over for en ny favorisering af hovedstaden og hovedstadsområdet på en række felter, der vil kræve investering også fra statens side. Det ser altså nu ud til, at den egentlige hovedstad på disse områder har „toppet“, og at udviklingen forskubber sig mod omegnen og endnu længere ud, idet industrien jo har fået særdeles gode vækstvilkår mangfoldige steder, hvor vi tidligere har haft meget lidt industri; jeg kan bare nævne Danfoss, for at man kan vide, hvad det er, jeg tænker på.

Uden for det storkøbenhavnske område søger man i stigende grad at klare den voksende biltrafik ved at udvide vejnettet, bygge broer m. v., og samtidig nedlægges de svagest trafikerede sidelinjer på jernbanerne. Det kunne naturligvis være nærliggende at forelægge en lignende løsning i hovedstadsområdet, idet der hos en stor del af befolkningen er en udstrakt interesse for eget befordringsmiddel. Der er da også ikke mindst fra motororganisationernes side fremkommet forslag om at anlægge et stort net af motorgader og motorveje samt parkeringspladser i hovedstadsområdet, både

over og under jorden. Teknisk er det sikkert muligt at gennemføre en løsning af det storkøbenhavnske trafikproblem, der bygger på, at den overvejende del af trafikken afvikles ved kørsel i egen vogn, således at den kollektive trafik kun bliver af ringe omfang.

Erfaringerne andetstedsfra viser imidlertid, at jo større et bysamfund bliver, jo mere bekostelig bliver det at gennemføre en overvejende individuel løsning af trafikspørgsmålet. En udstrakt individuel løsning af trafikspørgsmålet vil efter min opfattelse sikkert beløbe sig til langt større tal end dem, som det økonomiske sekretariat har stillet op i den lille redegørelse, det udsendte for et års tid siden, hvor man nævnte tallet ca. 1,5 milliard kr. Jeg tror ikke, det tilnærmelsesvis vil komme til at dække udgifterne til de betydelige nedrivninger og anlæg af motorgader, parkeringspladser m. v., som omtales i den før nævnte rapport. Jeg er derfor enig med den højtærede minister i, at den kollektive løsning af trafikproblemet, som hans lovforslag bygger på, bør foretrækkes. Man må jo have i erindring, at det er meget betydelige trafikmængder, der i dag og fremover skal afvikles i en storby. Eksempelvis kan jeg nævne, at den i bemærkningerne til lovforslaget omtalte „søgadering“, der skiller den indre by fra de store brokvarterer og Frederiksberg, for tiden daglig passerer af langt over 100 000 i den time, hvor trafikken er størst; men også i de øvrige dagtimer er trafikken gennem „søgaderingen“ meget tæt.

Der kan anføres mange eksempler på, at trafikproblemet i Storkøbenhavn er betydeligt, ikke alene for hovedgaderne i de tæt bebyggede dele af København og Frederiksberg, men også for hovedindfaldsvejene i omegnskommunerne. Bygningen af et stort motorgadenet, som senest forleden dag blev bragt i forslag af cand. mag. C. E. Andersen på foranledning af Kongelig Dansk Automobil Klub, vil i øvrigt ikke alene være meget bekosteligt, men vil

[Lars M. Olsen.]

også kræve nedrivning af et uforholdsmæssigt stort antal bygninger, ikke alene forretningsbygninger og industriejendomme, også egentlige boliger, og dermed alvorligt skærpe det i forvejen meget ømtållige boligproblem. Ganske vist bør en stor del af Københavns boligmasse fornys i de kommende år, men man kan naturligvis ikke lægge motorgaderne således, at de kun kræver nedrivning af virkelig saneringsmodne ejendomme.

Der er i den senere tid ud fra æstetiske og historiske synspunkter fremkommet ønske om at bevare bygninger i visse områder af København. Personlig finder jeg, at det bybillede, der f. eks. indrammer vore kanaler, hører til hovedstadens smukkeste partier og er med til at give byen dens særlige charme og patina, og sådanne hensyn taler efter mit skøn også for at gennemføre den trafikløsning, der kræver færrest mulige nedrivninger.

Andre steder i verden, og det gælder især i USA, er man, efter hvad jeg har fået forståelsen af, nået dertil, at trafikspørgsmålet i en storby må løses ved en kraftig udbygning af det kollektive trafikapparat, og det vil jo navnlig sige S-baner, idet trafikoverfyldningen i gaderne gør det vanskeligt eller umuligt at udvide og forbedre den kollektive overfladetrafik. Dermed være naturligvis ikke sagt, at gadenettet skal forsømmes; i den før omtalte af det økonomiske sekretariat udarbejdede rapport regnes der også med en særdeles betydelig udbygning af gadenettet, selv under en overvejende kollektiv løsning af trafikspørgsmålet, men den bliver naturligvis meget mindre end ved en overvejende individuel løsning.

Jeg skal derefter gøre nogle bemærkninger om selve lovforslaget, som vel stort set kan deles i 4 afsnit. Det første omfatter anlæg af 2 nye S-baner, nemlig Køgebugtbanen og Lundtoftebanen og en ombygning af Hareskovbanen.

For det andet omfatter forslaget anlæg af tunnelbaner eller i hvert fald projektering af tunnelbaner i København og på Frederiksberg. Medens de tre omegnsbaner agtes påbegyndt nu eller i hvert fald ret snart, regner man ikke med, at tunnelbaneanlægget kan komme i gang før om 6-8 år.

For det tredje omfatter forslaget til løs-

ning af de mange problemer, der vil opstå, nedsættelse af to udvalg, et, som skal udarbejde skitseprojekt til tunnelbanen i København og på Frederiksberg, og som skal bestå af 7 medlemmer, og et andet, som skal overveje og søge gennemført de nødvendige aftaler om finansieringen og i fornødent omfang udarbejde lovforslag herom.

For det fjerde foreslås, at trafikministeren får en ret udstrakt bemyndigelse til, eventuelt ved ekspropriation, at sikre sig de arealer, der skal anvendes til tunnelbaner, således at de ikke fordyres ved nybyggeri, ombyggeri el. lign.

Jeg beklager stærkt, meget stærkt endda, at vi med hensyn til tunnelbaneprojektet ikke er længere fremme, således at vi kan gå i gang med dette projekt nogenlunde samtidig med bygningen af omegnsbanerne. Der er nu gået 10 år, siden samfærdselskommissionen nedsattes. Vi fik betænkning herfra og som før nævnt i folketingssamlingen 1957-58 et lovforslag om et trafikråd, der standsedes. Den højtærede minister regner med, at S-banerne vil være indtil 8 år under udbygning, og det skal såmænd nok også slå til, og at man først skulle begynde tunnelbaneprojektet, når S-banernes udbygning har fundet sted. Jeg vil meget ønske, at tunnelbaneprojektet kan fremskyndes. Vi skulle gerne endnu tidligere i gang. Tunnelbanerne i København og på Frederiksberg er ikke mindre påkrævede eller mindre hastende end andre baner i lovforslaget; efter mit skøn hører i hvert fald tunnelbanestrækningen fra Nørrebro til Nørreport til de mest presserende investeringer i det storkøbenhavnske trafiknet. Anlægget af denne strækning vil sandsynligvis medføre en mærkbar lettelse af trafiksituationen i store dele af hovedstadsområdet; på den anden side er jeg selvfølgelig klar over, at anlæg af tunnelbaner rejser store problemer, især med hensyn til nedrivninger af bygninger. Det er derfor nødvendigt snarest at få fastlagt disse baners linjeføring; ellers er jeg alvorlig bange for, at vi kommer så sent i gang, at der i mellemtiden sker større skader. Udviklingen skulle meget nødig indhente os.

Det forslag til tunnelbanenet, som tidligere er udarbejdet, må formentlig kunne tjene som grundlag for det udvalg, der skal udarbejde skitseprojektet. Jeg er ganske

[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

[Lars M. Olsen.]

kræver, hvis driften mod forventning ikke kan give dækning herfor. Da vejfonden efter de gældende regler vil komme til at bære langt den største del af udgifterne til en udbygning af gade- og vejnettet i hovedstadsområdet, medens kommunerne må bære den resterende del af udgifterne hertil, finder jeg det rimeligt, at disse myndigheder kommer til at yde tilskud til en udbygning af S-banenettet i et lignende forhold.

Med den foreslåede sammensætning af det udvalg, der skal beskæftige sig med dette spørgsmål, vil jeg næsten tro, at den højtærede trafikminister har gjort sig lignende tanker. Efter min mening må kommunerne i hovedstadsområdet i dette spørgsmål betragtes som en helhed. Det er noget tilfældigt, hvilke kommuner der uden at bidrage dertil måske har fået løst deres trafikproblem ved hjælp af de allerede vedtagne S-baner, og hvilke kommuner der nu skal bygge S-baner. Da hovedstadsområdet er et fælles bysamfund, vil jeg ikke finde det urimeligt, at de kommuner, som allerede har fået S-banerne anlagt, kommer til at bidrage til de nye baner. Så vidt jeg kan se, er løsningen af S-banetrafikken og den kollektive overfladetrafik så nært forbundet, at det ville lette gennemførelsen af de nye S-baner, dersom kommunerne i hovedstadsområdet også kunne enes om en løsning af den kollektive overfladetrafik.

Må jeg så til slut, idet jeg i øvrigt på mit partis vegne giver tilslutning til lovforslaget, udtale ønsket om, at alle gode kræfter, når forslaget til sin tid forlader folketinget, oprigtigt vil samarbejde om opgaven. Det var måske ingen skade til, om den højtærede minister i princippet fastlagde en køreplan, der skulle overholdes af såvel 7 mands udvalget, der har med projekteringen at gøre, som af det store udvalg — det, som jeg har tilladt mig at kalde finansieringsudvalget. Når kardinalerne står over for et pavevalg, murer man dem jo inde, indtil den hvide røg stiger op og viser, at de er nået til enighed om den nye pave. En principiel og frivillig — naturligvis — efterfølgelse af denne fremgangsmåde ville måske ikke være af vejen.

**Axel Kristensen:** Den førstebehandling, vi skal have i dag af de to foreliggende

lovforslag om henholdsvis S-baner og tunnelbaner samt om planlægning af Køge Bugt-området, præges af, at lovforslagene forekommer meget lidt velovervejede, til trods for at emnerne er gamle.

Man kunne forbavses over, hvorfor de fremsættes nu i den 12. time af dette folketingsår, hvor det vil være helt umuligt at nå at give forslagene en rimelig behandling.

Den højtærede minister for offentlige arbejder siger i sin fremsættelsestale vedrørende S-banenettet, at bestemmende for, hvor hurtigt anlæggene af de tre S-baner kan gennemføres, bl. a. er, om man kan få det fornødne overordnede tekniske personale til projektering og til ledelse af arbejdet. Er det ikke temmelig udfordrende over for folketinget af ministeren at komme til folketinget og foreslå, at vi i huj og hast skal forpligte os til at bevilge for ca. 150 mill. kr. arbejder, som der ganske vist ikke er udarbejdet projekter for endnu? Man ved end ikke, om man kan skaffe ingeniører til det manglende projekteringsarbejde, og man kan derfor heller intet sige om økonomien for de påtænkte baner eller om det rentetab, der må opstå, når man begynder på arbejdet uden at kunne lægge et tidsskema for arbejderens udførelse; og den befolkning, der skal disponere på basis af de kommende baner, kan ikke disponere, fordi der ikke er en sandsynlig tidstabel.

Hvad skal folketinget i det hele taget stille op med disse forslag, når vi ikke vil godkende folketinget som et ekspeditions-kontor for formaliteter? Det vil måske blive sagt, at gennem de årlige bevillinger til disse arbejder beholder folketinget sin indflydelse på tempoet og på, hvad der egentlig skal laves, men dette er helt forkert. Hvis disse forslag gennemføres, er vi uden indflydelse, når ministeren kommer med bevillingsansøgningerne stykkevis og delt.

Gennem tidligere beslutninger, gennem foretagne ekspropriationer og gennem den udvikling, der er foregået på basis af statens hidtidige handlinger og befolkningens reaktioner herpå, er det givet, at de tre baner må bygges. Deres linjeføring er givet ud over den midlertidige indføring af Køgebugtbanen.

Det, den højtærede minister derfor med rimelighed kunne forelægge folketinget og

[Axel Kristensen.]

forelægge på et rimeligere tidspunkt, var en ansøgning om bevilling til ansættelse af det fornødne personale til projektering af de tre baner og til udgifterne til selve projekteringen og herunder en foreløbig godkendelse af den midlertidige indføring af Køgebugtbanen. Hvad koster i øvrigt denne midlertidige indføring? End ikke så meget får man at vide. Når ministeren derefter havde projekter og overslag over udgifterne, endvidere en tidsplan for arbejderne og en rentabilitetsberegning, ville tidspunktet være inde til at komme med de nødvendige lovforslag.

Man kan ikke frigøre sig fra den tanke, at årsagen til det valgte tidspunkt og til fremkomsten af dette forslag i det hele taget er den, at vi står over for et valg, og at regeringen ikke med tomme hænder tør gå ud til vælgerne i de omhandlede områder, hvor befolkningen med rette føler sig brøstholden over, at der stadig ikke er realiteter, der kan være tilfredsstillende for den. Det er ikke fremmede for folkestyrets anseelse, at man handler således, for sandheden er jo den, at dette lovforslag ikke giver befolkningen i de omhandlede områder realiteter, ikke giver virkelige oplysninger om, hvornår de forbedrede trafikforhold vil være til stede.

Jeg skal derefter sige lidt om tunnelbanerne. Emnet er behandlet i lovforslagets §§ 3 og 4. I § 3, stk. 1, fastsættes, at ministeren for offentlige arbejder nedsætter et udvalg til udarbejdelse af et skitseprojekt, jeg gentager: et skitseprojekt til anlæg af tunnelbaner — man har altså end ikke et skitseprojekt i dag — for elektriske tog i Københavns og Frederiksberg kommuner. Og i § 5 fastsættes, at staten indtil videre bærer udgifterne hertil ved årlige bevillinger. Der siges intet om, hvad en sådan projektering vil koste. Derimod er det oplyst, at man i 1959 anslog udgifterne til de påtænkte tunnelbaner, udbygningen af S-banenettet, inklusive de netop omtalte tre baner, og en udbygning af det eksisterende gadenet i tilknytning hertil til at ville koste ca. 1,5 milliard kr., altså lige så meget som en Store-Bæltsbro.

Det er klart, at tiden er inde til, at det afklares, hvorledes Storkøbenhavns trafik skal ordnes, og hertil hører vel en skitse-

projektering af de omhandlede tunnelbaner, så man må formentlig acceptere, at en sådan skitseprojektering foretages. Hvorledes det skal være muligt, inden denne skitseprojektering er udført, at drøfte, hvorledes finansieringen skal foretages, forstår jeg ikke helt, og hele formuleringen af denne del af forslaget forekommer mig uklar. Det forekommer mig også ubehageligt, at et udvalg, hvori der er folketingsmedlemmer, skal udarbejde forslag til udgifternes fordeling.

Et sådant forslag bør udarbejdes på basis af skitseprojektet, et dertil knyttet overslag over anlægsudgifter og rentabilitet og udarbejdes på ministerens ansvar alene. Det eneste, ministeren med rimelighed nu kan anmode om, er en bevilling til udarbejdelse af et skitseprojekt og udarbejdelse af prognoser, der viser, at disse tunnelbaner er den rigtige løsning på trafikproblemet, samt udarbejdelse af overslag over anlægsudgifter og driftsøkonomi. Der må nødvendigvis hengå år og dag, før dette kan foreligge til drøftelse, og man kan næppe drøfte fordelingen af udgifterne, før man ved noget som helst om denne økonomi. Intet hindrer jo i øvrigt ministeren i at påbegynde sådanne forhandlinger, når han mener der er et grundlag at forhandle på.

Tilbage står da, at det kan være nødvendigt at få beføjelser til at standse påtænkte anlæg, der kan komme i vejen for banerne. Vi kan jo drøfte i et udvalg, hvordan det klares, men man må være klar over, at vi må forlange, at noget så langsigtet som disse baneanlæg ikke på urimelig måde må belaste den enkelte borger og krænke hans ejendomsret.

Ved drøftelsen af lovforslaget om planlægning af Køge Bugt-området vil jeg sige lidt om byplanlægningen; den vil også have betydning for hele dette forhold.

Vi tilsiger vor medvirken til en løsning af disse problemer, men ikke efter de linjer, det foreliggende lovforslag angiver.

**Gottschalek-Hansen:** Da det foreliggende lovforslag er det første, der er til behandling af det lovkompleks, som den høje regering fremsatte her i tinget i forrige uge, må det være mig tilladt til indledning at fremsætte nogle principielle bemærkninger.

Det har vakt stor undren viden om, at

[Gottschalk-Hansen.]

regeringen har tilladt sig, 14 dage før tinget skal hjemsendes, at fremsætte 6 lovforslag af så vidtrækkende og principiel betydning som dem, vi nu er blevet præsenteret for. En sådan fremgangsmåde er uhørt i det danske folkestyres historie, og det er med god grund og fuld ret, den offentlige mening har reageret voldsomt over for denne urimelighed. Rent bortset fra at tinget ved denne fremgangsmåde ikke har fået en anstændig behandling, er det i allerhøjeste grad uforsvarligt og forbundet med betydelig risiko at jasker lovforslag igennem i det tempo, der er påtænkt, og det uanset om man kun regner med at få de tre lovforslag gennemført. På mit partis vegne kan jeg derfor kun misbillige regeringens åbenlyse despekt for den indsats, der skal udføres her i huset. Folketinget hverken kan, skal eller bør optræde som ekspeditionskontor for en siddende regering, hvor stort et parlamentarisk flertal denne så end måtte have bag sig. Det er direkte i strid med parlamentarismens idé.

Den 7. juli, altså om mindre end én måned, er det nøjagtig 3 år siden regeringen nedsatte et grundskyldsudvalg bestående af de højtærede ministre Kampmann, Hans Hækkerup, Oluf Pedersen, Søren Olesen, Bertel Dahlgaard og Karl Skytte. I 3 år har dette udvalg givet sig tid til at arbejde med de spørgsmål, som nu skal løses af folkettinget på 14 dage. Sådanne vilkår kan man ikke byde os eller den befolkning, hvis mulighed for at reagere ved henvendelse til folkettinget eller på anden måde beskæres urimeligt. Og fremgangsmåden samstemmer kun dårligt med de erklæringer om grundighed og ansvarsbevidst arbejde, der i 1953 ved overgangen til etkammersystemet blev afgivet af samtlige ordførere. Jeg kan således citere den højtærede socialminister, der den 27. februar 1953 ved grundlovsforslagets anden behandling udtalte:

„Det er af stor betydning, at arbejdet straks fra begyndelsen lægges rigtigt til rette, at det kan lægges således til rette med overholdelse af fristerne, med udvalgsarbejdet i faste udvalg mellem såvel første og anden som mellem anden og tredje behandling, at der opnås endnu større garanti mod lovsjusk, end den

nuværende totingsforfatning indeholder“.

Og den højtærede undervisningsminister udtalte under samme lovforslags tredje behandling den 3. marts samme år:

„Etkammer behøver ingenlunde at betyde mindre saglighed eller mindre grundighed i lovgivningsarbejdet.“

Nu ser vi resultatet.

Selve lovforslaget om udbygning af det storkøbenhavnske S-banenet har efter min mening fået en forkert placering. Det er i virkeligheden dårlig brug af en god sag. Jeg havde hellere set dette lovforslag fremsat helt isoleret, hvad der var ganske naturligt, og ikke, sådan som tilfældet her er blevet det, i tvivlsomt selskab. Jeg er i øvrigt enig med den højtærede minister i, at disse baner bør anlægges. Medens de trafikale forhold langs kystbanen, nordbanen, Frederikssundbanen og vestbanen er tilfredsstillende — for de sidste tos vedkommende dog først, når forlængelsen af S-banen fra Glostrup til Tåstrup bliver en realitet, og når dobbeltsporet fra Herlev til Ballerup er gennemført — så er de trafikale forhold langs Hareskovbanen og ganske særlig for den befolkning, der bor langs Køge Bugt, i allerhøjeste grad utilfredsstillende. Den store befolkningsmængde langs Køgevejen er i øjeblikket henvist til at benytte statsbanernes busstrafik, der ikke på langt nær kan honorere eller imødekomme det naturlige behov. De offentlige trafikmidler er for denne store befolkningsgruppe langsommere, mere ubekvemme og for øvrigt også dyrere. Dertil kommer, at den fremtidige udflytning fra Storkøbenhavn utvivlsomt vil finde sted i dette opland, da områderne i de andre egne af det storkøbenhavnske område jo faktisk er udbygget.

I og for sig havde jeg gerne set, at man allerede på nuværende tidspunkt havde gennemført Køgebanen helt til Jersie-Skensved kommune. Under hensyn til de tekniske og økonomiske forhold kan jeg imidlertid tiltræde ministerens forslag om en etapemæssig løsning af problemet, således at Køgebugtbanen i første omgang kommer til at gå fra Vallensbæk med indførelse i boulevardbanen ved Dybbølsbroen, såfremt man da ikke kunne foretage en linjeføring, der førte banen ind ved Hvidovre station, hvilken løsning efter min mening ville være væsentlig bedre, da en be-



## [Gottschalck-Hansen.]

tragtelig befolkningsgruppe derved trafikal ville blive bedre betjent.

Jeg vil gerne spørge, om ministeren herfra kan give nogle oplysninger om, hvorvidt en anden linjeføring kan praktiseres. Men det korte af det lange er, at den diskriminering, som befolkningen i den sydvestlige del af det storkøbenhavnske omegnsområde har været genstand for, til en vis grad bliver bragt ud af verden.

Med hensyn til Hareskovbanen må det vist også siges at være på høje tid, at en udbedring finder sted. Et område, der er så tæt bebygget som dette, og hvis befolkning i så overvældende grad er beskæftiget i hovedstaden, bør selvsagt have den samme befordringsmæssige betjening som andre områder i omegnen. Jeg kan derfor kun tiltræde, at man på denne bane får etableret tosporsystem og 20 minutters drift, således som tilfældet er det med andre S-baner. Den midlertidige ordning med togskitte ved Nørrebro station er selvfølgelig ingen ideel løsning, men indtil tunnelbaneanlægget bliver en realitet — hvis det bliver en realitet — er det dog en væsentlig forbedring, lovforslaget giver udtryk for.

Jeg vil imidlertid også gerne have lov til i denne forbindelse at stille et spørgsmål til den højtærede minister. Der har været rejst det spørgsmål, om ikke Hareskovbanen kunne videreføres fra København L, det, der hedder Lygten, til Svanemøllens station og dér gå naturligt ind i S-banenettet. Så vidt jeg ved, kan det nuværende kystbanerør udnyttes noget stærkere, end det i øjeblikket bliver. Hele S-togtrafikken benytter det rør, der går til nordbanen, men hvis man kunne rokere med noget af trafikken og flytte den over til det andet, så kapaciteten bliver helt udnyttet, var der måske mulighed for på denne måde at imødekomme et stærkt og levende ønske fra den befolkningsgruppe, der bor ved den nuværende Hareskovbane.

Medens jeg således er særdeles tilfreds med forslagene om Køgebugt- og Hareskovbaneanlæggene og meget gerne vil medvirke til en hurtig fremme af disse to baner, er jeg mindre overbevist om det betimelige i anlægget af Lundtofte-Nærumbanen. De argumenter, ministeren fremfører i sin skriftlige fremsættelse, forekommer mig

egentlig temmelig svage. Den omstændighed, at man på Lundtoftesletten har bygget den tekniske højskole, behøver ikke at medføre, at en stikbane som den påtænkte anlægges. Formentlig vil der med tiden i tilslutning til læreanstalten blive bygget kollegiebygninger, så de studerende kan bo derude. I og for sig så jeg meget hellere, at man anvendte det påtænkte provenu til første led i en tværbane, der som en ringbane — på samme måde som de anlagte ringveje — skulle forbinde de udstrålende baner i en cirkel rundt om Storkøbenhavn. Man ville skabe mulighed for, at denne befolkningsgruppe, som bor i periferien af hovedstadsområdet, uden at skulle ind til selve bykernen, til centrum, kunne komme andre steder, til sø, skov og strand o. s. v., i området, hvis man søgte at skabe en omegnsbane, hvis jeg må sige det således, der som en cirkel krydsede de radier, der stråler ud fra centrum. Men det er vel et spørgsmål, som vi kan komme tilbage til og drøfte i det kommende udvalg, medmindre den højtærede minister har nogle kommentarer at knytte til det allerede nu.

Om det foreslåede projekt gælder, at man ikke begynder på bar bund. Allerede i 1940 fremlagde statsbanerne et forslag til en udbygning af det storkøbenhavnske S-banenet. Krigen og besættelsen bevirkede, at planerne ikke kunne føres ud i livet, men i 1948 tog man fat på ny, således at man i dag kan konstatere, at ekspropriationer stort set er foretaget, bro- og vej anlæg delvis gennemført og planer om de påtænkte nye S-banestationers placering stort set fastlagt. Der er således god mulighed for, at loven kan føres ud i livet og banerne blive til virkelighed, og som jeg har sagt, er der hårdt behov ganske særlig for de to af disse baner.

Noget tungere ligger det unægtelig med det påtænkte tunnelanlæg. Jeg erkender, at de trafikale problemer her i staden efterhånden er blevet af en sådan størrelsesorden, at vejnettet ikke formår at klare såvel den kollektive som den private trafik. København må formentlig i lighed med andre hovedstæder anvende trafikarer i flere niveauer, og tanken om et tunnelbaneanlæg er jeg i princippet enig i. De foreliggende oplysninger er dog så mangelfulde, at det er vanskeligt at tage standpunkt til

[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-

## [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-

## [Lannung.]

flikt med grundlovens bestemmelser eller kriterier om almenvællet, idet der formentlig her er tænkt på noget aktuelt og ikke på noget eventuelt eller betinget. Men jeg går ud fra, at man nærmere har overvejet dette juridiske spørgsmål. Det er jo givet, at man her befinder sig i udkanten af eller nær grænsen for, hvad der er muligt af hensyn til grundlovens ekspropriationsbestemmelser, og jeg vil på den anden side skønne, at der trods alt ikke er afgørende indvendinger i forhold til dette i sig selv meget berettigede ønske eller formål. Men jeg beder den højtærede minister oplyse, om man ikke har undersøgt dette spørgsmål i lovrådet eller på anden måde.

Personlig tror jeg ikke, det vil vare meget længe, og i hvert fald ikke fuldt så længe, som der regnes med i lovforslaget, før Storkøbenhavns indbyggertal vil have rundet de 2 millioner. Vi ved jo alle, hvilke krav det vil stille til trafik og planlægning, og det så meget mere som der er en i sig selv glædelig tendens til, at mange medborgere foruden deres bolig i og nær byen stræber imod at få et sommerhus i natur-skønne områder. Det er klart, at der her foruden den rent trafikale planlægning bliver brug for en samordning med andre vigtige hensyn, og jeg forstår, at man i denne forbindelse i en ledende artikel i Politiken, for øvrigt under henvisning til en artikel i Arkitekten, peger på, at der er ved at foreligge en planlægningsopgave, som har betydning for hele Sjælland, og at man i denne forbindelse appellerer til statsministeren. Der er jo utvivlsomt mere og mere brug for en fælles myndighed. Det direkte samarbejde imellem vigtige faktorer er jo givet for ringe i øjeblikket. Der savnes en fælles samordnende ledelse, både i det egentlige Storkøbenhavn og, som udviklingen former sig, for væsentlige opgavers vedkommende vel for hele Sjælland.

Til sidst vil jeg blot sige, når vi ser på de summer, der her bliver spørgsmål om at anvende til københavnske trafikopgaver over en forholdsvis kort årrække, og samtidig har in mente problemerne Store-Bæltsbro og Øresundsbro, så må det vel siges, at det er ret svimlende opgaver og krav, der ligger for, på vel omkring op imod

6 milliarder kr. På den anden side er det altid godt for et samfund at arbejde på store opgaver af denne karakter. Men det må vel også siges, at på denne baggrund er der ekstra grund til til enhver tid at sikre, at statens finanser er i god orden og stærke nok til at kunne medvirke til løsningen af så store og krævende nationale opgaver.

Jeg skal hermed anbefale.

**Sandau:** Der er i de senere år ofte sket nedlæggelser af banestrækninger forskellige steder i landet. Der har altid været en vis vemod over sådanne nedlæggelser, idet dette er udtryk for, at disse baner, der ved oprettelsen blev anset for at være noget, der var brug for langt ind i fremtiden, trods alt ikke har kunnet klare sig i konkurrencen med andre transportmidler. På baggrund heraf er der noget vist opløftende ved at bringe 3 nye baner til udførelse.

Det foreliggende lovforslag er en bemyndigelse til ministeren for offentlige arbejder til at bringe 3 nye baner til udførelse — et vidtrækkende forslag med kun 6 paragraffer. Der kan næppe være mange betænkeligheder ved at anbefale anlægget af de 3 baner, thi det må anses for at være en meget væsentlig opgave at skabe den bedst mulige trafikforbindelse imellem hovedstaden og dens efterhånden meget store opland og at gøre det hurtigt. Jeg er også tilfreds med, at det er meningen, at udgifterne til de 3 baner skal bevilges på de årlige finanslove. Det er i denne forbindelse sikkert den sundeste form for finansiering, når der ikke er tale om større beløb end ca. 150 mill. kr. over en sådan årrække. Det er af overordentlig vigtighed at ramme rigtigt og træffe de rigtige afgørelser, når der er tale om fremtidens trafik og transportmidler. På dette område kunne man have ønsket det var noget lettere at spå om fremtiden.

Jeg mener ligesom det ærede medlem hr. Gottschalck-Hansen, at det er ønskeligt engang at få det eksisterende banenet suppleret med en ringbane, der ville få stor betydning i omegnen ved at gå på tværs af disse linjer, men jeg er bare ikke enig med det ærede medlem i, at det skulle gøres på bekostning af Lundtoftebanen.

Desto bedre kollektive transportmidler

[Sandau.]

man tilvejebringer for trafikken til og fra hovedstaden, desto flere af områdets beboere vil benytte sig af disse fremfor individuelle transportmidler; og med de vanskelige parkeringsforhold, der efterhånden er, må man vel sige, at denne afhjælpning er påkrævet. Man kan vist godt sige, at S-banerne er det bedste og mest populære kollektive transportmiddel blandt de forskellige transportmidler, der daglig benyttes til og fra byen af oplandets mange tusind beboere. Ikke desto mindre kan der måske være grund til at overveje, om de former for S-baner, som vi i dag anvender, netop er det, der, når vi skal se fremefter og vurdere de fremtidige konkurrencemuligheder, vil lokke det størst mulige antal mennesker til, thi der vil altid være en vis konkurrence med andre kørselsmuligheder, om ikke andre, så folks egne. Jeg vil dog nødig, at det foreliggende lovforslag skulle blive opfattet som noget, der er i modsætningsforhold til den individuelle trafik; det skulle tværtimod kunne medvirke til at give langt bedre muligheder også for denne form for trafik.

Jeg skal ikke komme ind på betragtninger angående de stigninger af grundværdierne, som vil blive en naturlig konsekvens af de her foreslåede forbedrede trafikmuligheder, idet den høje regering allerede har fremsat lovforslag, der i ikke ringe grad vil afbøde det hidtidige misforhold, at sådanne prisstigninger blev inddraget af tilfældige jordbesiddere som såvel arbejdsfri som skattefri indtægter. Jeg skal derfor tilsige den fulde støtte til gennemførelse af de 3 baneanlæg som foreslået i lovforslagets § 1, og jeg kan også give tilslutning til at nedsætte det i § 3 omtalte udvalg til udarbejdelse af et skitseprojekt angående tunnelbanen, men må i øvrigt sige, at man skal være varsom med at indtage et ensidigt standpunkt i spørgsmålet om fremtidens københavnske trafikforhold.

Da alene projekteringen er noget, der vil tage sin tid, kan der måske være grund til på et vist tidspunkt at undersøge, om der i mellemtiden skulle være sket ting, der kunne give vægtige grunde for at ændre i projekterne, og her tænker jeg bl. a. på, om man mulig skal grave dybere ned og

eventuelt ændre på de påtænkte retninger. Man bør følge de stærkeste trafikale strømninger i byen, så der kan ske en virkelig aflastning af gadenettet.

Man kan ved en lovgivning i større eller mindre grad komme til at præge den trafikale udvikling, men formålet må være at søge trafiklovgivningen lagt så nær op ad den naturlige udvikling som muligt. Det er en opgave, der skal løses, men det kan blive svært at gøre netop det rigtige. Der er meget store muligheder for at ramme ved siden af, hvis man ikke passer på. Man må i hvert fald ikke gå med for små sko her, for det er en opgave, der sandsynligvis hurtigere, end man aner det, viser sig at være større, end man tænkte.

Jeg kan på retsforbundets vegne anbefale, at de 3 baner kommer til udførelse, samt at nedsætte de i § 3 omtalte udvalg med dels tekniske, dels økonomiske opgaver og vil i øvrigt medvirke til saglig udvalgsbehandling af spørgsmålet.

**Alfred Jensen:** Socialdemokratiets ordfører indledte sine bemærkninger vedrørende dette lovforslag med en omtale af perspektiverne for trafikken såvel til lands som til søs og i luften i det decennium, vi nu i 1960 er gået ind i. Jeg har i og for sig ikke noget imod, at man kaster blikket lidt ud over det område, dette lovforslag omhandler, men det forekommer mig ikke så nødvendigt at sætte det i forbindelse med den udvikling, der vil ske i 1960'erne, al den stund de problemer, vi behandler her, er såre velkendte og gamle og egentlig burde have været løst på et langt tidligere tidspunkt.

Det er ikke nogen tilfældighed, at statsbanerne allerede i 1940 gjorde opmærksom på nødvendigheden af at få anlagt de tre baner, dette lovforslag omhandler. Det var vel nok forudseenhed, men det var faktisk ikke på længere sigt, end at man vidste og var klar over på et ret tidligt tidspunkt, at der var behov for disse baner. Jeg vil ikke tro, mange havde tænkt sig, at løsningsen af de opgaver, der her forelå, skulle skydes ud til 1960'erne, tværtimod, der var en forståelse af, at lige så snart man havde overvundet krigens følger, skulle der tages fat på løsningen af disse spørgsmål.

Der var også, det erindrer jeg ganske

[Alfred Jensen.]

tydeligt, allerede under krigen og umiddelbart efter befrielsen hos statsbanerne en klar erkendelse af, at de trafikproblemer, hovedstaden stod over for, kun kunne løses på forsvarlig vis, hvis man byggede tunnelbaner, eller undergrundsbaner, som var det ord, man anvendte på daværende tidspunkt. Det vil sige, at de problemer, vi behandler her, burde have været ført frem til løsning på et tidligere tidspunkt.

Jeg kan vel deltage i beklagelsen over, at de forslag, der ligger her på bordet, og som kom i sidste uge, er kommet så sent på folketingsåret, men jeg vil dog ikke surmule over, at de kom i dette folketingsår. Det forekommer mig, at det er en fordel, lovforslagene kommer frem, så de kan komme til behandling. Jeg vil også tro, at der skulle være en mulighed for, at folketinget kunne gøre disse lovforslag færdige, så vi kommer nærmere løsningen af disse problemer, end vi ellers ville have været. Jer vil også gerne hertil føje, at vi i den kommunistiske gruppe ikke er blinde for, at de gammelkendte problemer, som lovforslagene omhandler, om udbygning af S-banerne og anlæg af tunnelbaner er blevet alvorligere, end de har været, og dertil kommer så løsningen af det, man kalder den individuelle trafik. Jeg vil ikke tro, at man kommer uden om også at tage fat på den side af sagen og bygge tunneler for den individuelle trafik, hvis ellers trafikken skal afvikles på nogenlunde hurtig og forsvarlig måde, men det betyder ikke, at vi mener, man skal tage fat på at løse det spørgsmål først. For os står det sådan, at problemet den kollektive trafik først og fremmest må løses, og det er i og for sig også den tanke, regeringen er inde på, og som flertallet af ordførerne, har jeg vel lov til at sige, har givet tilslutning til.

Jeg vil gerne gøre opmærksom på, at vi ved flere lejligheder har rejst disse spørgsmål, fordi vi ønskede, at en ombygning af Hareskovbanen blev fremmet, at anlægget af Køgebugtbanen blev fremmet, og at man tog fat på at løse undergrundsbaneproblemet her i København. Vi er ikke modstandere af, at Lundtoftebanen anlægges, men vi har den opfattelse, at Hareskovbanen og Køgebugtbanen så ab-

solut må have førsteprioritet. Det drejer sig om områder, hvor befolkningen har behov for en udbygning af banerne, hvor man længe har ventet derpå, og hvor kommuner og befolkningsgrupper ofte har fremsat ønske om en hurtigere løsning, end tilfældet nu bliver. Derfor må jeg holde for, at man bør drage omsorg for, at disse to baner får førsteprioritet.

Jeg er opmærksom på, at ministeren såvel her som ved andre lejligheder har peget på den mangel på teknikere og arbejdskraft, som eventuelt vil komme til at gøre sig gældende. Heroverfor synes jeg det er be rettigt at slå fast, at da problemerne ikke er nye, burde man i administrationen have udarbejdet de nødvendige detailprojekter for Køgebugtbanen og Hareskovbanen. Jeg ved i øvrigt ikke, om der for sidstnævnte banes vedkommende er så store problemer. Det drejer sig om et dobbeltspor og omlægning til elektrisk drift. Jeg vil tro, at det er mindre krævende end anlægget af de to andre baner, hvor det drejer sig om nyanlæg.

Hvad tunnelbanerne angår, skal jeg ikke komme her og give råd, hverken om dybde eller linjeføring. Jeg vil tro, at der foreligger materiale nok; jeg vil tro, at de ønsker og tanker, der kan komme i betragtning, allerede findes i materialet. Jeg ved ikke, om man kan gå så vidt, som en tidligere departementschef gjorde, da han sagde angående trafikforholdene, at den første paragraf må være den: der skal ikke samles mere materiale. Jeg vil tro, at der findes materiale nok til afgørelse af, hvilke skitseprojekter man skal vælge, og derfor ser jeg heller ikke med samme bekymring på nedsættelsen af det udvalg, der skal udarbejde skitseprojekter, som andre. Jeg går ud fra, at der er et så righoldigt materiale, at man ret hurtigt kan blive færdig med sådanne skitseprojekter. Jeg ved naturligvis ikke, om det bliver tilfældet, men jeg kan ikke tænke mig, at arbejdet skulle kunne trække i langdrag på grund af mangel på materiale. Det forekommer mig, at det, man har set gennem årene, er så omfattende, at der må være nok at bygge på for et sådant udvalg. Derfor har vi ikke betænkeligheder ved, at man nedsætter to udvalg, dels til at arbejde med den tekniske side

## [Alfred Jensen.]

af sagen, dels til at arbejde med de økonomiske problemer. Den betænkelse, jeg kunne gøre gældende på min gruppes vegne, er, at det vil tage temmelig lang tid, inden man når frem til at have bygget såvel de tre baner, der er tale om, som tunnelbaneanlægget. Jeg ser med bekymring, at ministeren mener, der vil gå mindst 6-8 år, og jeg hørte, det ærede medlem hr. Lars M. Olsen mente, at det nok skulle komme til at slå til. Det skulle da nødigt gå sådan. Jeg vil anmode om, at man fremmer udarbejdelsen af projekterne og bygningen af banerne så meget som muligt, og jeg vil håbe, at såvel de tre linjer som tunnelbaneanlægget vil blive færdige på et tidligere tidspunkt end det nævnte. Jeg tror, behovet er så stort, at der stedse vil være et sådant pres på statsbanerne og på dem, der i øvrigt vil komme til at arbejde med problemerne, at man må indse, at det er nødvendigt at forcere arbejdet.

Det er klart, at den bemyndigelse til at foretage ekspropriationer, ministeren søger i den foreslåede § 4, stk. 1, har vor tilslutning, og vi har heller ikke nogen betænkelse ved bemyndigelsen i stk. 2. Tværtimod mener vi, den er mindst lige så påkrævet som bemyndigelsen i stk. 1.

Ud over det, jeg her har sagt, vil jeg kun gøre et par bemærkninger om omkostningerne ved de projekter, der her omhandles. Jeg har forstået, at omkostningerne vil blive ca. 1½ milliard kr., men jeg forstod på det ærede medlem hr. Lars M. Olsen, at udgiften måske kunne blive noget større. Det er klart, at enhver her er interesseret i, at den ikke kommer højere op end højst nødvendigt, men selv om beløbet skulle blive større end beregnet, forekommer det mig ikke at være afskrækkende. Når vi tager i betragtning, at vi årlig ofrer over 1 milliard kr. på militæret, kan det vist ikke være for meget at ofre mellem 1½ og 2 milliarder kr. på at få løst trafikproblemerne i hovedstadsområdet. Det forekommer mig, at de penge, der gives ud her, kommer langt, langt flere mennesker til gode end de penge, der gives ud på det andet felt.

Derfor kan jeg tilsige den kommunistiske gruppes medvirken til at gennemføre dette lovforslag. Vi ser det hellere gennemført inden grundlovsdag end efter.

**Ministeren for offentlige arbejder (Lindberg):** Jeg vil gerne takke for den stort set almindelige tilslutning, der er givet til det foreliggende lovforslag.

Jeg har opfattet det sådan, at det ærede medlem hr. Axel Kristensen også gav tilslutning, men at han ønskede lovforslaget opbygget på en noget anden måde, end tilfældet er nu. Jeg må sige til det ærede medlem, at for det første er dette lovforslag formuleret på lignende måde som tilsvarende lovforslag, der tidligere er fremsat, og som drejede sig om enten at udføre nye banelinjer eller bygge nye havne — der er altså ikke nogen ændring i opstillingen — og for det andet drejer dette lovforslag sig ikke om noget nyt; de tre banestrækninger, der her er tale om at udføre, har tidligere været til behandling i forbindelse med behandlingen af forskellige lovforslag. Derfor synes jeg ikke, at det ærede medlems bemærkning om, at man sådan i huj og hast vil jage denne sag igennem, er helt berettiget.

I øvrigt forstod jeg på de ærede medlemmer hr. Axel Kristensen og hr. Gottschalck-Hansen, at man mere i almindelighed ønskede at kritisere, at det lovforslag, vi her behandler, og de øvrige lovforslag, der skal behandles i eftermiddag og i morgen, skulle jages igennem. Jeg skal ikke udtale mig om de andre lovforslag, men vedrørende det foreliggende lovforslag vil jeg sige, at selvfølgelig skal der være tid til at gennemgå det i udvalget, og skulle man ikke kunne blive færdig med det i løbet af den tid, der er tilbage inden ferien, er der ikke andet at gøre end at se på det igen, når vi mødes på ny. Jeg vil altså understrege, at det ikke er min hensigt at jage noget igennem. Jeg mener tværtimod, at udvalget skal underkaste disse problemer den undersøgelse, som de berettiger til.

Det ærede medlem hr. Gottschalck-Hansen kom ind på, at man kunne tænke sig en anden linjeføring af Køgebanen, sådan at den, så vidt jeg forstod, kom til at gå over Hvidovre. Det er selvfølgelig et spørgsmål, vi kan drøfte nærmere i udvalget; man kan altid diskutere linjeføring, men jeg går ud fra, at statsbanerne har beregnet den mest hensigtsmæssige linjeføring under hensyn til de givne forhold. Det var naturligvis bedre, om man kunne føre både Køgebanen

[Ministeren for offentlige arbejder.]

og Hareskovbanen ind til byens centrum med det samme, men det kan under de givne forhold ikke lade sig gøre. Vi må her afvente det tidspunkt, da der bliver tale om at bygge tunnelbaner.

Det ærede medlem hr. Gottschalck-Hansen berørte også det problem, der har været diskuteret og skrevet om i bladene, nemlig at man kunne føre Hareskovbanen over Svanemøllen. Det fremgår af statsbanernes undersøgelser, at det ikke er umuligt at gøre det, men man mener dog ikke, det ville være nogen praktisk løsning; den vil både blive dyr og mere omstændelig end nødvendigt for passagererne. Derfor tror jeg at måtte besvare spørgsmålet på den måde, at det vil være rimeligt at følge den linjeføring af Hareskovbanen, som statsbanerne har foreslået, og så håbe på, at den strækning af tunnelbanen, der skal gå derudefra og ind til centrum, bliver den, man først tager fat på.

Det ærede medlem hr. Gottschalck-Hansen havde, forstod jeg, mest tilovers for Køgebanen og Hareskovbanen, medens han ikke havde så megen velvilje for Lundtoftebanen. Man har fået et tilsvarende indtryk af andre ordføreres taler, at de altså ligesom foretrækker de to andre baner fremfor Lundtoftebanen. Jeg vil gerne sige, at vel er både Køgebanen og Hareskovbanen meget nødvendige, men Lundtoftebanen er egentlig, skal jeg sige tiltrådt af i hvert fald en del af det høje tings medlemmer, der stemte for bevillingen til den tekniske højskole. I lovforslaget vedrørende den tekniske højskole var det en udtrykkelig betingelse, at Lundtoftebanen skulle bygges. Selvfølgelig kan man så sige: ja men der er ikke så mange, der klager over, at Lundtoftebanen ikke kommer, for der bor ikke nogen derude, så længe højskolen ikke er bygget. Jeg synes dog, det ville være meget upraktisk at bygge en sådan skole uden at have transportmuligheder for dem, der skal ud på skolen; derfor må jeg indtage det standpunkt at sætte de tre baner lige højt.

Hvis man skulle gå helt rationelt til værks, var det vel nok rigtigt at bygge én banestrækning ad gangen og lade de andre vente, men det har efter min opfattelse vist sig, at det er umuligt at komme igennem med et forslag om at starte med den ene

bane og lade de andre ligge. Derfor er lovforslaget formuleret sådan, at alle tre baner skal bygges på én gang. Naturligvis kan vi drøfte disse spørgsmål i udvalget, men sådan som forholdene indtil i dag har været, er det altså min opfattelse, at det vil være umuligt at bygge én af disse banestrækninger isoleret. Interesserne er selvfølgelig lidt forskellige og må være det, alt efter hvor man bor eller hvilken af de forskellige kommuner rundt omkring man repræsenterer.

Da flere af de ærede ordførere har været inde på spørgsmålet om tunnelbaner, vil jeg gerne understrege, at det ikke er sådan, at vi ved at vedtage dette lovforslag også vedtager at bygge tunnelbanerne. Lovforslaget tager kun sigte på at sætte de undersøgelser i gang, der skal til, inden der tages beslutning om bygningen af tunnelbanerne. Jeg synes, det er rimeligt og rigtigt at foretage sådanne undersøgelser, inden man træffer så vidtgående beslutninger og går med til så store udgifter, som er forbundet med bygningen af tunnelbaner.

Jeg tror, det var det ærede medlem hr. Gottschalck-Hansen og også det ærede medlem hr. Lannung, der spurgte, om man ikke gik for vidt med den ekspropriationsbestemmelse, der er formuleret i § 4, stk. 2. Hertil vil jeg gerne sige, at det er selvfølgelig ikke meningen at ekspropriere arealer, som man ikke med sikkerhed ved der bliver brug for til tunnelbaneanlægget. Men hvis man ikke er helt færdig med skitseprojektet og ikke er enig om, hvor tunnelbanen skal gå, ville det efter min mening være økonomisk uforsvarligt at lade et eller andet kompleks bygge netop på det sted, hvor der måske skal ligge en tunnelbanestation. § 4, stk. 2, tager sigte på at forhindre, at samfundet kommer ud for sådanne udgifter, som er meningsløse, og som kunne være sparet.

Jeg tror i og for sig ikke, der har været rejst flere spørgsmål, og jeg skal slutte med endnu en gang at udtale, at det i alt fald fra min side er en forudsætning, at udvalget får god tid til at behandle dette forslag. Lykkes det så at blive færdig, inden tinget tager ferie, vil jeg selvfølgelig kun være glad, for det er noget, der haster. Arbejdet kan efter min mening ikke påbegyndes for tidligt; vi trænger til at få udbygget disse S-baner, og vi trænger



[Ministeren for offentlige arbejder.]

til at komme i gang med tunnelbaneprojektet.

Hermed sluttede forhandlingen.

*Lovforslagets overgang til anden behandling vedtoges uden afstemning.*

**Lars M. Olsen:** Jeg foreslår, at lovforslaget henvises til et udvalg på 17 medlemmer.

Uden forhandling eller afstemning vedtoges dette forslag.

Den sidste sag på dagsordenen var:

*Første behandling af forslag til lov om planlægning af Køge Bugt-området.*

(Lovforslaget findes i tillæg A, sp. 3709, fremsættelsen i tidenden sp. 5279).

Lovforslaget sættes til forhandling.

**Hougaard:** I al almindelighed skulle der ikke være noget stort problem i det foreliggende lovforslag, idet ministeren foreslår, at der skal nedsættes et udvalg, som skal være rådgivende og vejledende ved planlægningen af en udvikling fremover i et område. Men der er det ved det, at lovforslaget angår et meget vigtigt problem for storbyens beboere og for omegnens beboere. For mange, mange mennesker, som har deres bolig og deres erhverv i storbyen, er det en ønskedrøm at få et lille hus med en have, med urtegård og rosegård, ude på landet. Man har altid før talt om strømmen fra land til by, men den er i nogen grad ved at afløses af en strøm den modsatte vej, fra by til land.

Nu er det sådan, at for Københavns-egnens vedkommende er mulighederne for udflytning nordpå og vestpå ved at være helt udtømt, og derfor bliver det egnen syd for København, nærmere betegnet egnen langs Køge Bugt, der bliver fremtidens udflytterland. Jeg ved godt, at der er nogle, der er tilbøjelige til at betragte problemet om en S-bane langs Køge Bugt som et problem om en udflugtsbane for storbyen, og der er naturligvis det rigtige

i det, at vi må skabe åndehuller, vi må skabe grønne områder for byens beboere. Men jeg synes nu egentlig, det er vigtigere, at vi gør det muligt også for jævne, almindelige mennesker at bygge sig et hus på landet, og der er altså faktisk ikke mange muligheder andre steder end netop ude langs Køge Bugt, hvor man har vand, og hvor man til sin tid også får skov.

Så er det, problemet rejser sig, efter hvilken plan denne bebyggelse skal ske. Vi har bitre erfaringer for, hvordan det kan gå, når en bebyggelse får lov til at foregå planløst. Først i trediveerne åbnede man den nye Køgevej — d. v. s. den gamle Køgevej — som landets første cementvej og mente, at man dér havde fået lavet noget rigtig godt. Vejen blev dog meget hurtigt for smal til den trafik, der kom til at gå ad den. Det var én side af sagen; men en anden og lige så vigtig side var, at man ikke byggede efter plan, men tillod, at der efterhånden blev en landsbygade lige fra København til i nærheden af Køge. Vejen er en hovedvej, og den har en mængde indfaldsveje, som nu volder store besværligheder i trafikken. Vi så et eksempel på det forleden dag, da blot det, af en af statsbanernes røde busser skulle køre ud fra sin holdeplads, i løbet af et øjeblik skabte standsning i trafikken med en kø på 2-3 rækker over en halv kilometer; det var årsag til en ulykke med mange lem-læstede.

Enhver, der kender lidt til forholdene, ved, at det er galt, at man ikke sørgede for at gennemføre udbygningen sydpå — såvel vejen som bebyggelsen — efter en plan. Jeg mener, man er inde på det rigtige, når man nu faktisk tænker sig at etablere baneanlæggene og anlægge vejene før bebyggelsen. Jeg tror, det er den rigtige måde at ordne forholdene i en storbys omegn på, og det må da også være det billigste. Det må da være meget billigere at ekspropriere jord til en bane eller til en vej, når grundene ikke i forvejen er solgt og udstykket eller måske endda bebygget, så man må rive opførte huse ned. Derfor er problemet om planlægningen af udviklingen i Køge Bugt-området stort og vigtigt, og det var det, jeg mente, når jeg sagde, at dette forslag angår et meget vigtigt problem.