

[Indenrigsministeren.]

de nye vurderinger, og for nybygningernes og bygningsforbedringernes vedkommende tilstræbes blot en sidestilling af landkommunerne med bykommunerne. Regeringen er imidlertid sindet at tage skridt til en mere almindelig revision af den kommunale ejendomsbeskatning, således at der tilvejebringes større ensartethed i denne beskatning, og regeringen agter at fremsætte forslag herom i begyndelsen af næste samling.

Med disse bemærkninger, og idet jeg i øvrigt henviser til lovforslaget og bemærkningerne hertil, skal jeg anbefale forslaget til det høje folketing hurtige og velvillige behandling.

Jeg skal endvidere tillade mig for det høje ting at fremsætte *forslag til lov om ekspropriation til anlæg af et statshospital i Thorshavn.*

Dette lovforslag må ses i sammenhæng med den i finansåret 1958-59 tilvejebragte flerårige bevilling til detailprojektering af et statshospital til behandling af sindslidende i tilknytning til Dronning Alexandrines hospital i Thorshavn. Udarbejdelsen af dette projekt er ganske vist endnu ikke tilendebragt, idet de statslige byggeplaner blandt andet på en række områder skal koordineres med det færøske sygehusvæsens planer for en udbygning og modernisering af Dronning Alexandrines hospital; men spørgsmålet om sikring af de for planernes gennemførelse nødvendige arealer har naturlig meldt sig allerede på et tidligt stadium af projekteringen.

Ifølge loven af 23. marts 1948 om Færøernes hjemmestyre er ekspropriation til et formål af den i lovforslaget omhandlede art et fællesanliggende, men efter at grunderhvervelsesspørgsmålet har været forelagt hjemmestyret til betænkning, har man fra færøsk side fundet, at det ville være rigtigst, at det var landsstyret, der fik ekspropriationsbemyndigelsen, ligesom det var tilfældet efter loven af 27. april 1949 om ekspropriation af grunde til anlæg af sygehuse i Tverå og Thorshavn. I lighed med den fulgte fremgangsmåde ved behandlingen af nævnte lov fandt man det endvidere fra landsstyrets side hensigtsmæssigt, at sagen først behandlede af lagtinget, der derefter enstem-

migt har vedtaget det forslag, som regeringen nu har besluttet at fremsætte som lovforslag for folketinget.

Overensstemmende med lagtingets vedtagelse indeholder forslaget en bemyndigelse for Færøernes landsstyre til, om fornødent ved ekspropriation, at erhverve de arealer m. v., der er nødvendige til opførelse af statshospitalet. Dog fremhæves det udtrykkeligt, at bemyndigelsen udøves på statskassens vegne.

Ved gennemførelsen af projektet påregner man at skulle disponere over arealer, der dels er i offentligt, dels i privat eje. For de arealers vedkommende, der ejes af det offentlige, foreligger tilsagn om, at de vil kunne stilles til disposition for byggeriet, og som det nærmere vil fremgå af bemærkningerne til lovforslaget, hvortil jeg henviser, har Thorshavn byråd vedtaget at afholde udgifterne ved erhvervelsen af de privatejede grunde.

På baggrund af den ordning, der med finansministeriets tilslutning og efter forslag fra færøsk side er tilvejebragt med hensyn til bestridelsen af udgifterne ved grunderhvervelserne, kan jeg anbefale lovforslaget til hurtig og velvillig behandling i det høje ting.

Ministeren for offentlige arbejder (Lindberg): Herved har jeg den ære for det høje ting at fremsætte *forslag til lov om udbygning af det storkøbenhavnske S-banenet og om forarbejder for tunnelbaneanlæg i København og Frederiksberg.*

Baggrunden for dette lovforslags fremsættelse må ses i den omstændighed, at den vedvarende stærke stigning i befolkningstallet i hovedstadens omegnskommuner gør det nødvendigt, at der nu foretages en forbedring af trafikforholdene, herunder en udbygning af S-banenettet. Befolkningstallet i omegnskommunerne er i dag ca. 480 000, og dette tal påregnes at blive omtrentlig fordoblet i løbet af de næste 25 år. Størstedelen af denne befolkning har deres erhverv i København, og det er derfor af den største betydning, at det på S-banenettet baserede, kollektive trafikapparat suppleres med de nu foreslåede S-baneanlæg — Køgebugtbanen, Lundtoftebanen og elektrificering af Hareskovbanen

[Ministeren for offentlige arbejder.]

— idet den kommende befolkningstilvækst hovedsagelig vil være henvist til og bør være henvist til disse baners opland.

Denne udvikling var allerede taget i betragtning af statsbanerne, da de i årene op til 1940 udarbejdede deres forslag til udbygning af det storkøbenhavnske S-banenet, idet dette forslag omfattede såvel anlæg af Køgebugtbanen og Lundtoftebanen som Hareskovbanens — den daværende Slangerupbanes — udstyr med 2. spor m. v. og elektrificering.

Hele problemet måtte naturligvis lægges til side under krigen, men efter krigen tog man fat på sagen igen, og ved lov nr. 89 af 15. marts 1948 om statens overtagelse af Slangerupbanen blev der samtidig givet ministeren for offentlige arbejder bemyndigelse til at lade de for anlæg af Hareskovbanens 2. spor m. v. fornødne arealer ekspropriere, og da det endvidere viste sig, at udviklingen i bebyggelsen langs den fremtidige Køgebugtbane og Lundtoftebane var gået hurtigere, end man havde kunnet forudse i 1940, fandt man det hensigtsmæssigt at søge lovgivningsmagts tilslutning til den fornødne ekspropriationsbemyndigelse også til disse anlæg, og dette blev givet ved lov nr. 284 af 18. juni 1948 for Køgebugtbanen og lov nr. 180 af 4. april 1951 for Lundtoftebanen.

På Køgebugtbanen blev der herefter foretaget besigtigelse for hele strækningen, og der er i alt væsentligt eksproprieret de fornødne arealer gennem Københavns, Hvidovre, Glostrup, (Avedøre), Brøndbyernes, Vallensbæk, Torslunde-Ishøj og Greve-Kildebrønde kommuner. Af det samlede jordarbejde, ca. 500 000 m³, på banestrækningen indtil Vallensbæk er der i de forløbne år uden nævneværdig udgift for statsbanerne blevet udført ca. 200 000 m³ af forskellige entreprenører, der har skullet skaffe sig af med overflødig fyld fra andre anlæg.

For så vidt angår Lundtoftebanen, har der været afholdt besigtigelse på omtrent

hele strækningen, ligesom ekspropriationerne er afsluttet på en del af denne. På forslag til finanslov for finansåret 1953-54 blev der søgt en bevilling til påbegyndelse af anlægget. En medvirkende årsag hertil var, at det ville være i teknisk henseende nødvendigt og tillige mest økonomisk, såfremt visse bro- og dæmningsanlæg for banen blev udført sammen med anlægget af Helsingørvejen — Hørsholmvejen plejer man vist at kalde den — som på det tidspunkt var ved at blive udført.

Der blev imidlertid ikke givet bevilling til en almindelig påbegyndelse af banens anlæg, men netop kun til sådanne arbejder, som det af tekniske og økonomiske grunde var nødvendigt at udføre samtidig med anlægget af Helsingørvejen. Den opnåede bevilling var på 1,9 mill. kr. og omfattede nogle broer for bl. a. Klampenborgvej og Rævehøjvej samt en del jordarbejde, og der er til de nævnte arbejder medgået et beløb på ca. 1,5 mill. kr. Lundtoftebanen kom på ny på dagsordenen i forbindelse med den af det høje ting i 1958 vedtagne udflytning af polyteknisk læreanstalt og det dertil knyttede ingeniørakademi, idet det sikkert vil erindres, at det i henhold til det pågældende lovforslags bemærkninger er en forudsætning for udflytningen af læreanstalten, at Lundtoftebanen gennemføres.

For så vidt angår Hareskovbanen, er der foretaget besigtigelse af visse dele af strækningen, men stort set kun sket ekspropriation til forskellige vejkrydsanlæg, som nu enten er under udførelse eller vil blive bragt til udførelse i de nærmeste år, idet der samtidig — som et nødvendigt led i disse vejkrydsanlæg — udføres visse ret betydelige sporomlægninger m. v. på de tilstødende jernbanestrækninger.

Såvel for Hareskovbanen som for Køgebugtbanen gælder, at statsbanerne hidtil har været tilbageholdende med at søge anlægsbevillinger til disse anlæg. Årsagen hertil er bl. a. den, at disse baners indføring til København — i modsætning til Lund-

[Ministeren for offentlige arbejder.]

toftebanen — må ses i sammenhæng med spørgsmålet om anlæg af tunnelbaner i København, hvilket spørgsmål statsbanerne ikke har ment at kunne tage ud af sin forbindelse med en eventuel oprettelse af et trafikråd for Storkøbenhavn, jfr. det i folketingsssamlingerne 1957-58 og 1958-59 herom fremsatte lovforslag.

Den skæbne, som overgik lovforslaget om trafikrådet, vil formentlig for dette høje tings medlemmer stå i frisk erindring. Jeg anser det imidlertid for uforsvarligt fremdeles at udsætte anlægget af Køgebugtbanen og udbygningen af Hareskovbanen, og nærværende lovforslag tilsigter derfor at skaffe udvej for nu — foruden Lundtoftebanen — at komme i gang med disse baner, således at der kan skabes et fastere grundlag for Københavnsegnens trafikforhold og hele fremtidige udvikling på linje med det af egnsplanudvalget tilstræbte.

For Lundtoftebanen kan den endelige tilslutning til S-banenettet ske ved Jægersborg S-station. Der må så af ministeriet for offentlige arbejder optages forhandling med Lyngby-Nærumbanen om dennes fremtidige forhold.

For de to andre baners vedkommende bliver det nødvendigt at skaffe midlertidig forbindelse til bymidten, tilrettelagt således, at der ikke foregribes noget væsentligt med hensyn til den senere indføring af disse baner i det påregnede tunnelbanesystem. Jeg kan her henvisne til lovforslages § 3 og bemærkningerne hertil.

Det er tanken, at Hareskovbanen i og for sig færdigbygges som S-bane, men muligt indtil videre trafikeres med dieseldrift og således, at der bliver 20 minutters drift med en passende overgangstid fra København L. station til S-togene mod Vanløse og Hellerup på Nørrebro S-station.

Køgebugtbanen tænkes anlagt etapevis, i første omgang til Vallensbæk med 20 minutters drift og med en indføring indtil videre i de nuværende S-togsspor ved Dybbølsbro station og dermed i Københavns Boulevardbane.

Anlægsudgifterne til de tre S-baneanlæg kan kun angives rent kalkulatorisk, da detailprojekter ikke er udarbejdet. De er, inklusive arealerhvervelser og rullende materiel, skønnet til at udgøre omkring

150 mill. kr. Statsbanerne er indstillet på i givet fald snarest at søge ekspropriationerne ført igennem og sideløbende hermed gå i gang med alle 3 baneanlæg og fremme disse. Bestemmende for, hvor hurtigt anlæggene kan føres igennem, bliver — foruden tempoet i tildelingen af de fornødne bevillinger — tillige, om der kan fremskaffes den fornødne arbejdskraft, herunder også overordnet teknisk personale til projektering og arbejdsledelse. Der vil dog ikke kunne påregnes en kortere arbejdsperiode end 6-8 år til gennemførelse af de 3 anlæg.

Som jeg lige har nævnt, regner statsbanerne med, og det er også angivet i lovforslaget, at Køgebugtbanen og Hareskovbanen anlægges med visse midlertidige forbindelser til bymidten, men dette er ikke og kan ikke være en endelig løsning. Befolkningstilvæksten i omegnskommunerne vil i de kommende år medføre en forøgelse af det i forvejen voldsomme pres på de kollektive radiale trafikmidler, først og fremmest S-banerne, og det er udelukket, at den nuværende Boulevardbane i det lange løb vil kunne optage en sådan forøgelse af trafikken.

Der må derfor skaffes udvej for nye indføringer af S-banenettet, herunder Køgebugtbanen og Hareskovbanen, og dette vil kun kunne ske ved anlæg af tunnelbaner.

Spørgsmålet om tunnelbaner i København må endvidere ses på baggrund af, at den stigende motorisering har bevirket, at trafikken på tilkørselsvejene til København og på det københavnske gadenet i de senere år er steget voldsomt med deraf følgende vanskeligheder for afviklingen af såvel den kollektive som den individuelle overfladetrafik.

Da motoriseringen må antages fremdeles at gå frem, vil trafikvanskelighederne stige i det mindste i takt hermed. Allerede i dag er situationen alvorlig, og de foranstaltninger, man har truffet med hensyn til ensretning af trafik, parkeringsforbud m. v., kan kun betegnes som en nødhjælp. Såfremt trafikken fra omegnen til København og trafikken i selve København i fremtiden skal afvikles på tilfredsstillende vis, vil det være nødvendigt, at der sker en afgørende aflastning af gadenettet, og dette kan på rationel måde kun ske ved at søge trafikken lagt ned under jorden. Det har andre stor-

[Ministeren for offentlige arbejder.]

byer måttet gøre, og København kan næppe komme uden om det. Der skal med andre ord i tilslutning til udbygningen af S-banetettet tages fat på et tunnelbaneanlæg. Det er en stor opgave, og det er uden videre klart, at det er noget, der både af tekniske og økonomiske grunde må strække sig over mange år, men vi kan ikke blive ved at gå uden om opgaven.

Jeg er ganske klar over, at der til supplerende af tunnelbaneanlæggene alligevel må ske en vis udbygning af det nuværende primærgadenet, hovedsagelig beliggende i det nuværende gadeniveau og med lysregulerede og kanaliserede kryds, men udgifterne til disse anlæg vil blive langt mindre, end hvis man ville forsøge at afvikle den københavnske trafik ved først og fremmest at udbygge anlæggene for den individuelt betonedede trafik og se bort fra anlæg af tunnelbaner. I så fald ville det være nødvendigt at udbygge primærgadenettet som et net af regulære motorgader, d. v. s. facadeløse, med midteradskillelse og uden niveauskæringer m. v., ligesom der da måtte påregnes langt mere omfattende og pladskrævende parkeringsanlæg.

Det økonomiske sekretariat har i 1959 udarbejdet en meget interessant rapport om de økonomiske problemer ved Stor-københavns trafikudvikling, en rapport, som alle sagkyndige instanser har ydet bidrag til. Efter denne rapport vil udgifterne til en individuelt betonet, gennemgribende udbygning af trafiknettet med motorgader m. v. være af samme størrelsesorden, ca. 1,5 milliard kr., som udgifterne til en fuldstændig udbygning af S-banetettet og anlæg af tunnelbanerne samt en supplerende udbygning af det nuværende gadenet. Foruden det, jeg har anført om anlægsudgifterne, må tillige det meget betydningsfulde moment tages i betragtning, at tunnelbaner er langt mindre pladskrævende end motorgader med parkeringsanlæg, og at tunnelbanerne efter udførelsen tillader udnyttelse af den oven over tunnelbanen liggende grund i gadehøjde.

Man må imidlertid — rent bortset fra spørgsmålet om anlægsudgifternes størrelse — have lov at have sin tvivl om en sådan ensidig udbygning af trafiksystemet, bestemt for individuelle trafikmidler, med

andre ord i første række for dem, der kører i egen bil, vil kunne skaffe en for helheden tilfredsstillende trafikafvikling, ligesom man vel i samfundsmæssig henseende må lægge vægt på også at udbygge det kollektive trafikapparat. Det er i hvert fald mit syn på dette spørgsmål.

Til støtte for denne opfattelse tjener i ikke ringe grad, at der i den rapport, jeg nævnte for lidt siden, under visse forudsætninger er opstillet en beregning over totalomkostningerne pr. år ved afviklingen af maksimaltimetrafikken gennem „Søgaderingen“ ved overvejende kollektiv eller overvejende individuel udbygning af trafikapparatet. Af denne beregning fremgår det, at de årlige totalomkostninger ved den kollektive udbygning skønnes at ville udgøre ca. 60 mill. kr. og ved den individuelle ca. 86 mill. kr. Den individuelle befordring er altså langt den dyreste i driftsudgifter, et forhold, man må lægge en ikke ringe vægt på.

De i lovforslagets § 1 omhandlede S-baneanlæg vil antagelig kunne være fuldført i løbet af 6-8 år, og det må anses for nødvendigt, at man senest til dette tidspunkt, men helst væsentligt tidligere, kan gå i gang med de egentlige tunnelbaneanlæg i Københavns og Frederiksberg kommuner.

Det er jo ikke noget nyt spørgsmål, og det har været genstand for mange overvejelser og forhandlinger. I de senere år har der været ført orienterende forhandlinger mellem de pågældende tekniske instanser inden for statsbanerne og Københavns kommune om linjeføringen for et sådant fremtidigt tunnelbanenet, og så vidt jeg har forstået, har man ved disse forhandlinger fundet frem til et grundlag for den videre og endelige udarbejdelse af et projekt. For at få sagen ind i mere faste rammer er det i lovforslaget foreslået, at der nedsættes et udvalg, der skal udarbejde et sådant projekt. Udvalget er tænkt foruden af en formand at komme til at bestå af repræsentanter for Københavns og Frederiksberg kommuner og for statsbanerne som anlægsmyndighed.

Da det må være en forudsætning for gennemførelsen af det af dette udvalg udarbejdede projekt, at man får fastlagt, hvorledes finansieringen skal ske, er det i

[Ministeren for offentlige arbejder.]

§ 3, stk. 2, foreslået, at der af ministeren for offentlige arbejder nedsættes et udvalg, der jævnsides arbejdet med projektet skal overveje og komme med forslag til de fornødne aftaler mellem staten og vedkommende kommuner om finansieringen. Det er meningen, at der i udvalget skal være en politisk repræsentation for folketinget, Københavns og Frederiksberg kommuner tillige med repræsentanter for omegnskommunerne, Københavns amt, ministeriet for offentlige arbejder og finansministeriet.

Jeg har herved tænkt mig, at udvalget, der skal udarbejde forslag til tunnelbaneprojektet, skal fremme dette arbejde således, at forslaget i hovedtrækkene kan lægges til grund for finansieringsplanen.

I § 4, stk. 1, har jeg foreslået, at der gives ministeren for offentlige arbejder bemyndigelse til foretagelse af sædvanlige ekspropriationer, når endeligt skitseprojekt foreligger og aftalerne om anlæggenes gennemførelse og finansiering er afsluttet og godkendt.

Under hensyn til den i disse år stedfindende byggevirksomhed i København, omfattende bl. a. store bekostelige forretnings-ejendomme, finder jeg det imidlertid nødvendigt, at der allerede nu skaffes lovhjemmel til gennem ekspropriation at gribe ind over for et sådant byggeri, eventuelt ved i større eller mindre omfang at få ændret dettes udformning i de tilfælde, hvor byggeriet kan forudses at ville lægge en senere gennemførelse af tunnelbaneanlæggene hindringer i vejen eller at fordyre anlæggene. Man har hidtil ikke haft hjemmel hertil, og statsbanerne har kun kunnet henstille til en bygherre, der ville bygge på et sted, hvor der måtte regnes med sandsynlighed for et tunnelbaneanlæg, at der ved byggeriets udformning så vidt muligt blev taget hensyn hertil. Det er i et par tilfælde lykkedes at komme igennem ved en forhandling om sagen, men denne fremgangsmåde tør man ikke i længden regne med vil slå til. Tunnelbaneanlæggene kan på længere sigt blive samfundsøkonomisk urimeligt fordyret og i teknisk henseende forringet og vanskeliggjort, såfremt der ikke nu gives bemyndigelse til at forhindre eller ændre et af hensyn til tunnelbanernes anlæg uønsket byggeri.

Det er derfor i § 4, stk. 2, foreslået, at der, når projekteringsudvalget afgiver indstilling derom, selv om endeligt projekt ikke foreligger eller aftalerne om projektets finansiering ikke er endeligt afsluttet, af ministeren skal kunne træffes bestemmelse om, at der ved ekspropriation kan foretages sådanne areal- eller bygningserhvervelser eller pålægges sådanne rådighedsindskrænkninger, som kan tjene til at undgå senere vanskeliggørelse eller fordyrelse af tunnelbaneanlæggene.

Da jeg anser det for at være af den største betydning, at der nu tages skridt til en udbygning af S-banenettet m. v., således som jeg her har skitseret, skal jeg herved og i øvrigt med henvisning til lovforslagets bemærkninger anbefale lovforslaget til hurtig og velvillig behandling.

Den første sag på dagsordenen var:

Fremsættelse af lovforslag.

Formanden: Dette punkt udgår, da de pågældende lovforslag er fremsat skriftligt.

Den næste sag på dagsordenen var:

Tredje behandling af forslag til lov om børns retsstilling.

(Anden behandling findes i tidenden sp. 4988, udvalgets tillægsbetænkning i tillæg B. sp. 937).

Der var ikke stillet ændringsforslag.

Formanden: Sammen med denne sag foretages den følgende sag på dagsordenen, nemlig:

Tredje behandling af forslag til lov om ændringer i lov om rettens pleje. (Faderskabssager).

(Anden behandling findes i tidenden sp. 4988, udvalgets tillægsbetænkning i tillæg B. sp. 937).

Der var stillet 1 ændringsforslag i tillægsbetænkningen.

Uden for tillægsbetænkningen var der ikke stillet ændringsforslag.