

[Kurt Brauer.]  
 problem? Er vi ikke også nødt til at give dem den samme støtte, hvis vi f. eks. gav støtte til den produktion, der nu foregår i apotekernes regie? Hvis vi giver os til at støtte den, fordi vi gerne vil have udviklet et kræftbekæmpelsesprodukt, med enorme summer, sætter virkelig penge bag det, er vi så ikke nødt til at give til den private industri også? Det må jeg mene ifølge den bestemmelse, jeg har citeret.

(Kort bemærkning).

Valbak: Kun dette for kort at sige, at det overordnede mål, indeholdt i det citat, hr. Kurt Brauer brugte, stadig væk er i første række at beskytte den offentlige sundhed. Det næste led i kæden var, at det må ikke bruges til at hæmme udviklingen af nye specialiteter. Det er her, vi skal finde et balancepunkt, for i det øjeblik vi standser udviklingen af nye specialiteter, vil det gå, som jeg anførte det, ligesom i visse østlande, og den udvikling går jeg ud fra at hr. Kurt Brauer og jeg er enige om vi ikke skal fremme.

Ministeren for europæiske markedsanliggender (*Ivar Nørgaard*): Selv om hr. Kurt Brauer lovede ikke at udskyde påskeferien, er det jo alligevel ved at ske. Jeg skal prøve at hjælpe hr. Kurt Brauer med ikke at udskyde den for længe, men kun sige, at det er da klart, at et statsligt foretagende kan forske så meget, det overhovedet vil, og staten kan koncentrere de midler, den vil, på en statslig forskning uden at behøve at give private virksomheder de samme midler, hverken danske eller andre, medmindre det vedtages her i folketinget.

Det, man vender sig mod i fællesmarkedet, er, hvis man camoufleret betaler en omkostningssænkning gennem statsmidler og dermed giver visse firmaer fordele fremfor andre. Men hvis man f. eks., som vi gør det herhjemme, giver tilskud til nedbringelse af prisen på lægemidlerne, så er det jo en metode, der bevirker, at befolkningen kan få nogle af lægemidlerne under produktionsomkostningerne. Det, man blot ikke må gøre, er at bruge skatteydernes penge til at lade et enkelt firma få en kunstig fordel, således at dets produktionsomkostninger kommer til at blive lavere på grund af skatvedertilskud til dette firma.

Det er slet ikke noget ukendt i fællesmarkedet, at man har nationaliserede selskaber. I Frankrig har man både nationaliserede banker og automobilfabrikker, og dér er reglen den, at man ikke må bruge skatteydernes penge til kunstigt at fastsætte priser på disse biler, således at de kan slå de private virksomheders fabrikation ud ved skatteydermidler. Men på områder som medicinalvæsenet må det også være det mest hensigtsmæssige, sådan som det foregår her, at det offentlige giver tilskud til nedsættelse af priserne, uanset hvilke fabrikker der har fremstillet varerne.

Jeg mener altså, at hr. Kurt Brauer bør tage disse ting for det, det er, og være klar over, at når den sætning, hr. Kurt Brauer stadig læser op, står der, så er det kun for at fremhæve, at man ikke må misbruge den slags bestemmelser til illoyal konkurrence og konkurrenceforvridning. Det kan vi jo heller ikke være interesseret i. Jeg kan heller ikke se, at SF'erne kunne være interesseret i sådanne misbrug af sundhedsbestemmelser.

(Kort bemærkning).

Ordføreren for forslagsstillerne (*Kurt Brauer*): Jeg sværger, at det bliver sidste gang. Jeg må bare sige, at i socialistisk folkeparti er vi tilhængere af, at statens midler kan bruges til at udkonkurrere privatkapitalistisk virksomhed, og det kan vi altså ikke få lov til, når vi går ind i fællesmarkedet.

Hermed sluttede forhandlingen.

*Forslagets overgang til anden (sidste) behandling*  
 vedtoges uden afstemning.

Tredje næstformand (*From*): Jeg foreslår, at forslaget til folketingsbeslutning henvises til et udvalg på 17 medlemmer. Hvis ingen gør indsigelse mod dette forslag, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Den sidste sag på dagsordenen var:

*Første behandling af forslag til lov om videreførelse af Køgebugtbanen fra Vallensbæk til Køge.*

(Lovforslaget (nr. 158) findes i tillæg A. sp. 2635, fremsættelsen i tidenden sp. 3069).

Lovforslaget sættes til forhandling.

**Knud Damgaard:** Efter 66 års ventetid fremsættes et forslag til lov, som principielt bemyndiger ministeren for offentlige arbejder til at videreføre en dobbeltsporet jernbane helt til Køge. Én gang før, nemlig i rigsdagssamlingen 1906-07, vedtog man en lov om anlæg af en direkte jernbane fra København til Køge. Kommunerne skulle dog give et tilsagn om at bidrage med 100.000 kr. pr. banemil, og da det tilsagn ikke blev opnået, bortfaldt loven.

Der kom først fart i tingene i 1947-48, da ministeren for offentlige arbejder fik bemyndigelse til at erhverve arealer til anlæg af en S-bane fra København til et sted i nærheden af Solrød Strand. Denne bane ud over strækket til Vallensbæk skulle tjene til udflugtsbane til rekreative arealer i Køge Bugt-området. Det er helt andre forudsætninger, der gælder for banen i dag. Udvalget for planlægning af Køge Bugt-området aktualiserede egnspanlægningen, ifølge hvilken området var bestemt til at rumme en betydelig del af den fremtidige vækst i hovedstadsområdet. Desværre er denne udvikling forsinket, og ofte hævdes det, at ikke mindst langsomheden i udbygningen af S-banen har været medvirkende årsag hertil og tillige betydet en økonomisk belastning for nogle af kommunerne.

Lad der så end have været flere årsager; ingen er dog i tvivl om S-banenettets betydning for den erhvervs- og befolkningsmæssige udfyldning af området. Hertil kommer det principielle, at vi må prioritere den kollektive trafik meget højt i de kommende år. Det forekommer derfor rimeligt, at den kollektive trafiks ledelse, som jo ofte er identisk med DSB, ikke altid regner med, at de områder, man skal betjene, kan vente med anlæggenes udbygning, til et endeligt befolkningsmæssigt underlag er skabt. Det vil sinke udviklingen, og det vil besværliggøre det økonomiske grundlag for udviklingskommunerne og dermed for befolkningen i området. Hvis ikke de kollektive trafikmidlers udbygning i hvert fald er på højde med og helst lidt foran udviklingen, besværliggøres tillige helhedsplanlægningen. Et led i den planlægning er, at man i kommunerne drager omsorg for, at der ved de kommende S-stationer etableres

store parkeringspladser, som er forudsætningen for, at den kollektive trafik i praksis opnår den prioritet i hovedstadsområdets trafikmønster, som af en række velkendte grunde, derunder miljømæssige, er stærkt tiltrængt.

Det er ikke nævnt i lovforslaget, men ministeren kan måske finde på at sige, at kommunernes indsats på det område er om trent af samme betydning, som da man i 1906 krævede visse kommunale forhold bragt i orden. Jeg er ikke i tvivl om, at man må sige disse ting stærkt, men også gøre sig klart, at det forpligter den modsatte vej, forpligter staten til at opstille rimelige tidsmæssige terminer for banens videreførelse ud over Hundige. Det vil ikke mindst gælde Solrød-Køge-området. Samtaler med borgmestrene i området viser, at man har en meget positiv holdning til at påtage sig denne del af udbygningen. Køges interesse i forholdet er tilkendegivet i en meget hurtigt udarbejdet og veldisponeret oversigt over de til denne sag knyttede interesser, som de ser ud fra byens side. Heraf fremgår det, at man allerede i dag har et tilstrækkeligt befolkningsmæssigt underlag til at gennemføre S-banen til bymidten, og man lægger heller ikke skjul på, at en række af forarbejderne må planlægges i hurtigt tempo, og at man er klar til at gøre det.

Det forekommer derfor rimeligt, at man under de forhold søger at give størst mulig sikkerhed for, at man kommer helt frem til Køge med S-banen inden for rammen af rimeligt fastlagte tidsterminer. Jeg skal derfor pege på de bemærkninger til lovforslaget, som går ud på, at DSB vil udarbejde en statusrapport om planlægning og udbygning af nærtrafikken i løbet af 1972. Dette er efter min mening meget vigtigt og bør fastholdes.

I den forbindelse fastslås tillige, at denne rapport skal danne baggrund for et eventuelt lovforslag om yderligere udbygning af nærtrafikbanerne allerede i folketingsåret 1972-73. Hvis det er muligt, bør denne del strammes med sigte på at skabe størst mulig sikkerhed for, at der bliver fremsat forslag allerede på det nævnte tidspunkt. Jeg håber, at vi ved en behandling i trafikudvalget vil kunne få undersøgt, om DSBs statusrapport kan fremmes så meget, at en sådan sikker-

[Knud Damgaard.]

hed kan gives, og jeg skal tilsige mit partis velvillige støtte til forhandlinger herom.

**Juul-Madsen:** Jeg kan helt slutte mig til de meget positive bemærkninger, som det ærede medlem hr. Knud Damgaard lige har fremsat, men jeg kan ikke lade være med at sige i forbindelse med det lovforslag, vi taler om, og som vedrører videreførelsen af S-banen til Køge, at vi er i den situation, at vi for 10 år siden i folketinget vedtog, at der skulle bygges 3 baner, en mod nord, en mod vest og en mod syd, og de skulle bygges på samme tid. 10 år efter er S-banen altså — ikke mindst takket være den nuværende trafikministers forgænger, som satte stærkt ind på denne sag — nu ved at nå til Vallensbæk, hvor den formodentlig kan holde premiere med ankomst til Vallensbæk i dette efterår, men de andre baner er jo ikke færdige, ja, den ene er end ikke påbegyndt. Rundt omkring står halvfærdige bro- og banelegemer som monumenter over en kortsynet investeringspolitik, og det må vel have lært os, at det er meget vigtigt at gøre én ting færdig, før man begynder på en anden. Derfor skal jeg da takke den nuværende trafikminister for forslaget om, at Køgebugtbanen nu skal føres videre fra Vallensbæk til Køge, men jeg må samtidig sige, at det, der er det reelle i ministerens lovforslag, er altså foreløbig, at banen skal videreføres fra Vallensbæk til Hundige. Vi ved jo alle, at det burde den have været for længst, for det område, den skal betjene her, er jo ved at være udbygget, og der er meget store problemer for den befolkning, der har søgt til dette område. Vi ved også, at der står i tusindvis af tomme lejligheder, bl. a. fordi den kollektive trafik ikke kan løse tilflytternes transportproblemer. Det er derfor meget vigtigt, at denne sag fremmes mest muligt, og det er nødvendigt at understrege, at der med det foreliggende lovforslag altså ikke på nuværende tidspunkt er taget stilling til nogen tidstermin vedrørende strækningen fra Hundige over Solrød til Køge.

Her må jeg måske gøre opmærksom på, at Solrød, som i dag har 10.000 indbyggere, i 1980 ifølge de seneste prognoser vil have cirka 25.000 indbyggere, og at det bybånd, der strækker sig fra selve Køge Bugt-områdets sydgrænse over Køge til Herfølges syd-

grænse, og som i dag har cirka 30.000 indbyggere, i 1980 formentlig vil have omkring 40.000 indbyggere. Det vil altså sige, at befolkningsgrundlaget er til stede for en beslutning allerede i dag.

Hertil kommer de synspunkter, som hr. Knud Damgaard meget rigtigt fremførte, at det er af afgørende betydning for kommunerne at kende både linjeføring og tidsfølge for den videre udbygning. Kommunerne kan jo ikke planlægge, detailprojektere og anlægge, før de kender linjeføring og tidspunkt. Det er sådan i dag, at det, der bliver det afgørende for den kommende trafik anskuet fra et S-banesynspunkt, er, at folk i stærkere og stærkere grad er indstillet på at køre fra deres hjem til S-stationen og så tage med S-toget ind til byen. Det vil kræve, at kommunerne anlægger parkeringspladser i et meget større omfang end hidtil, og det kræver altså både plads, som man skal reservere sig, og det kræver store investeringer, som man økonomisk skal give plads for. Jeg kan også bekræfte, at både Solrød kommune og Køge kommune er helt indstillet på at løse deres del af opgaven i takt med de muligheder, som de får, så snart linjeføringen og tidsfølgen er fastlagt, og de har over for både trafikministeren og folketingsmedlemmer meget stærkt markeret, hvor vigtigt denne sag er.

Jeg kan altså medgive lovforslaget min bedste anbefaling, men må henstille, at vi meget hurtigt, og hermed mener jeg senest i næste folketingssamling, får en endelig afgørelse med hensyn til tidsfølgen og linjeføringen vedrørende området Hundige-Køge.

Når jeg har sagt det, vil jeg gerne tilføje, at også S-banestrækningen fra Tåstrup til Roskilde er vigtig. Det hænger også lidt sammen med betjeningen af hele den befolkning, der befinder sig syd og vest for København. Jeg kunne måske tilføje — undersøgelser kunne måske vise det, det kan vi spørge om i udvalget — at S-banestrækningen fra Roskilde til Tåstrup måske trænger sig endnu mere på end færdiggørelsen af motorvejen fra Holbæk til Klovtofte. Det er noget, man kan se på, men jeg vil gerne understrege, at vi må prioritere, vi må gøre S-banen til Køge færdig så hurtigt som muligt og derefter så hurtigt som muligt løse de andre påtrængende trafikopgaver i hovedstadsområdet.

**Holmberg:** I modsætning til de øvrige, der har haft ordet, har jeg i hvert fald ingen lokal interesse i dette område, og derfor kan jeg nøjes med at tale meget, meget kort. Der er i øvrigt heller ikke grund til at tale længe om et lovforslag, som vi alle sammen er enige om, og da det er første behandling, er det principper, det drejer sig om, og her er vi sikkert alle sammen enige. Derfor bare nogle få bemærkninger.

Bemyndigelsen til at videreføre anlægget af en dobbeltsporet S-bane fra Vallensbæk til Køge må være velbegrundet. Der er i de senere år truffet en hel del beslutninger om udbygning af trafiknettet i det storkøbenhavnske område, og i dette tilfælde er det naturligt at nævne Køgebugtbanen, Hareskovbanen og Lundtoftebanen. Der er også foretaget en prioritering af disse baners anlæg, og umiddelbart mener jeg, at denne prioritering stort set er rigtig og lyder fornuftig. Men med hensyn til Lundtoftebanen gælder det, som vi kan læse af ministerens bemærkninger, at den i hvert fald skal prioriteres lavt. Jeg finder det egentlig ganske fornuftigt, om vi i udvalget kunne drøfte, om det i det hele taget er rimeligt at bygge denne bane.

Derudover vil jeg lige spørge ministeren, om det ikke vil være muligt netop i de områder her at tage en bane i brug, inden alle faciliteter er i orden. Jeg tror, det ville være meget ønskeligt, hvis det kunne lade sig gøre. Det sikkerhedsmæssige skal naturligvis være i orden, men jeg mener faktisk godt, at det skulle kunne lade sig gøre at tage en bane i brug, inden alle faciliteter er i orden.

Desværre må vi nok erkende, at vi mangler en samlet trafikplanlægning netop i disse områder. Det mangler vi måske også i øvrigt, men i disse områder er det meget preserende. Det gælder jo både med hensyn til by- og egnspanlægning, at det er nødvendigt med et større overblik. Vi tager mange gange de små bidder ad gangen, som hver for sig kan være fornuftige, men det større overblik over den samlede helhed mangler vi ofte. Ministeren gør i bemærkningerne til lovforslaget opmærksom på, at DSB i løbet af 1972 vil udarbejde en statusrapport om planlægning og udbygning af nærtrafikken, og det må vi naturligvis hilse med tilfredshed. Jeg går ud fra, at DSB her er i nøje samarbejde med egnsudviklingsrådet, by-

planlæggere m. v. Men selv om vi mangler en samlet trafikplanlægning, må vi vist erkende, at den foreslåede videreførelse af S-banen er rimelig. Vi kender områderne og ved, at hovedstadsområdet i høj grad går i den retning — det er også et herligt område — så vi er på forhånd velvillige og vil tilsiige en positiv behandling i det udvalg, som bliver nedsat.

**Skovmand:** Jeg vil gerne takke ministeren, fordi han har fremsat lovforslaget om Køgebugtbanens videreførelse til Køge. Det er et lovforslag, som burde have været fremsat allerede for 10 år siden, men sent er bedre end aldrig, og ministeren kan naturligvis ikke bære ansvaret for sine forgængeres forsømmelser.

Til gengæld er jeg noget forbløffet over det tempo, hvori banen agtes gennemført. Ministeren oplyser således, at det vil tage ca. 5 år at føre banen de 4-5 km fra Vallensbæk til Hundige, der er det planlagte center for hele Køge Bugt-området. 1 km om året kan ikke siges at være nogen imponerende fart. I den af Politikens Forlag udgivne Jernbanernes Hvem Hvad Hvor oplyses det, at man under bygningen af Pacificbanen i Amerika nåede op på at lægge 16 km spor på én dag og umiddelbart efter at prøvekøre det med et arbejdetog, der kørte 68 km i timen. Det var ganske vist kun ét spor, men alligevel.

Hvis vi ser på, hvad et dansk ingeniørfirma kan udrette, så præsterede Kampsax i de 5 år fra april 1933 til august 1938 at færdiggøre den transiranske jernbanes sidste 1.000 km, en strækning med 250 store og 4.000 små broer, en strækning med over 200 tunneler, der havde en samlet længde af 80 km, og hvor man nåede op i over 2 km's højde. Jeg forlanger ikke tilsvarende præstationer fra DSBs side, men ville det være urimeligt at spørge, om ikke tiden kan kortes ned til 2-3 år, så strækningen til Hundige f. eks. kan stå færdig i foråret 1975? De første 4 km er, så vidt jeg er underrettet, allerede projekteret af Torslunde-Ishøj kommune, og strækningen skulle i det hele taget være forholdsvis problemfri. Selvfølgelig skal Hareskovbanen også gøres færdig, men det må være muligt at skaffe de beskudte ressourcer, der er brug for til Køgebugtbanen.

## [Skovmand.]

Det er jo en vigtig bane, der er tale om. Den skal betjene et område i hastig udbygning, et område, hvor man helt bevidst har lagt bebyggelsen til rette efter, at den skulle betjenes af bane. Alle de store centre ligger i tilknytning til Køgebugtbanens stationer, det betyder bl. a., at parkeringsproblemet på forhånd er klart, og at alle lokale rutebilverbindelser næsten automatisk fører til stationen. Det er udtryk for en tillid til jernbanerne, til DSB, som DSB burde kvittere for ved at fuldføre sin del af arbejdet så hurtigt som muligt. Det hjælper jo ikke, at folk ser annoncerne for at bruge toget, hvis der ikke er noget tog at køre med.

Samtidig vil det skabe meget store samfundsmæssige problemer, om banen bliver forsinket netop i den kritiske fase, hvor folk i nye boligkvarterer skal lægge deres trafikvaner og bl. a. beslutte sig for, om de vil tage bil til deres arbejde. Vælger alt for mange denne sidste løsning, vil det nemlig betyde, at den netop anlagte Vestmotorvej meget hurtigt når grænsen for sin kapacitet, og et anlæg af en ekstra vestmotorvej vil koste mange gange det beløb, som strækningen fra Vallensbæk til Hundige koster, rent bortset fra, at det er en dårlig økonomi for samfundet at trække banens udbygning så længe ud, at man ikke kan udnytte de store investeringer, der er foretaget i forbindelse med Køgebugtbanens tilslutning til det øvrige S-togssystem ved Dybbølsbro.

Med disse bemærkninger vil jeg anbefale lovforslaget, og endnu en gang udtrykke håbet om, at det må blive ført ud i livet så hurtigt som muligt.

**Arne Larsen:** Tillad mig den lille sidebemærkning, inden jeg starter, at der er noget, der kunne tyde på, at folketinget har taget påskeferie. Til stede er den høje formand, ministeren, 5 ordførere og 4-5 andre ærede medlemmer. Men never mind, vi skal jo igennem denne sag, og der er allerede sagt en hel del fornuftigt om viderudbygningen af Køgebugtbanen fra Vallensbæk til Køge. Jeg kan fuldt ud istemme de ønsker, som her er fremført.

Nu får vi den første strækning af Køgebugtbanen ibrugtaget i efteråret 1972. Som andre ærede ordførere har været inde på, blev dette lovforslag vedtaget i folketinget i

1961, så det har altså taget godt og vel 11 år at lave denne stump S-bane fra København til Vallensbæk, og efter hvad jeg kan forstå af ministerens lovforslag, agter han at udbygge den næste strækning fra Vallensbæk til Køge i etaper. Det er der vel heller ikke noget at sige til, og det vil jeg ikke indvende noget imod, men ligesom hr. Skovmand finder jeg det fantastisk, at det skal tage ca. 5 år at lave 4,5 km banestrækning.

Ydermere vil jeg gerne påpege, at der i bemærkningerne til lovforslaget står:

„Planlægningsudvalget for Køge Bugt-området har i 1970 offentliggjort resultatet af sit hidtidige arbejde omfattende en udførlig plan for områdets bebyggelse og trafikbetjening m. v., herunder etapeplaner for udbygningen. (Dispositionsplan for Køge Bugt-området). Planen er i 1968 godkendt af boligministeriet.“

Og så står der videre:

„DSB har deltaget i dette arbejde og har herunder medvirket ved udformningen af bebyggelses- og trafikplanerne, som for hvert delområde er opbygget med centrum i områdets S-banestation, der således indgår som et væsentligt funktions-element i planerne.“

Der har altså været et væsentligt samarbejde mellem Køge Bugt-planlægningsudvalget og DSB, og alligevel har vi set, at der i et område, der er udbygget med i tusindvis af boliger, ikke sørges for, at trafikbetjeningen og trafiklinjerne kommer ud til boligområderne i den takt, som boligområderne kommer op at stå.

Men så står der videre i bemærkningerne:

„Udvalget har med hensyn til Køgebugtbanen forudset, at dennes strækning fra København til Vallensbæk er fuldført i 1972 overensstemmende med DSBs planer, og en forlængelse af banen til Hundige er påregnet ibrugtaget senest i 1975.“

Jeg synes, det er mærkeligt, at ministeren siger, at han på den ene side fuldt ud er klar over, at planlægningsudvalget, DSB og boligministeriet i fællesskab har planlagt udbygningen af trafiklinjen til Hundige til 1975, og så et andet sted siger, at det ikke kan påbegyndes før i 1973 og ikke kan forventes at være tilendebragt før i 1977.

Der er altså en åbenbar modsætning mellem det, der står i bemærkningerne til lov-

[Arne Larsen.]

forslaget, og det, ministeren siger i fremsættelsestalen. Jeg synes, at ministeren skulle se at få lidt overensstemmelse i synspunkterne og få et nøjere samarbejde i gang mellem de planlægningsmyndigheder, som har ansvaret for udbygningen, og DSB, sådan at vi kan få fremmet dette arbejde, og således at det kan ske i samme takt, som byudviklingen sker.

Der skulle nødvendig ske flere og større ulykker, end der i forvejen er sket i Køge Bugtområdet. Nu haster det, og jeg mener altså, at der skal sættes væsentlig mere pres på for at få banen ført videre, ikke alene til Hundige, men også så hurtigt som muligt til Køge, hvad også andre ordførere har været inde på. Det er, efter hvad jeg har forstået af denne førstebehandling, dette høje folketingets mening om denne sag. Trods det, at der ikke er ret mange til stede, har ordførerne for samtlige partier alligevel givet udtryk for, at vi vil have en hurtigere udbygning af S-banen til Køge, end lovforslaget i og for sig indeholder. Jeg ønsker, at ministeren tager ad notam, at folketinget har den opfattelse i denne sag, og fremmer denne sag mest muligt.

Så behøvede jeg i og for sig ikke at sige mere om dette lovforslag, jeg er jo stort set enig med de andre ordførere. Jeg har bemærket, at ministeren også i sine bemærkninger til lovforslaget meddeler os, at Farumlinjens indførelse til det øvrige S-banenet vil være tilendebragt i 1976. Det har jo også været adskillige år at få løst dette problem.

Mere vil jeg i og for sig ikke sige. Jeg har dog én bemærkning til; jeg vil gerne spørge ministeren: er der andre planer for udbygning af S-banenet i Københavns nærhed, og var det muligt at få disse oplysninger frem her i dag? Vi bemærkede os jo i sin tid, at DSB uden lovhjælp — og det var sikkert ikke nødvendigt — tog selvstændigt initiativ til udbygning af S-banenet fra Holte til Hillerød og endog satte 1. kl.

vogne ind på denne strækning, noget, man vil forlade nu igen. Men der er noget, der spørger med hensyn til Tåstrup-Roskilde. Det kan også godt ske, at det er nødvendigt, men vil det komme sådan ad bagvejen, og vil det kunne forhindre en hurtigere udbygning af banestrækningen til Køge? Influencer eventuelle beslutninger taget hos DSB på vort lovgivningsarbejde her? Jeg vil gerne have lidt nærmere rede på dette spørgsmål.

Med disse måske lidt kritiske bemærkninger kan jeg tilsige mit partis støtte til gennemførelse af dette lovforslag.

**Ministeren for offentlige arbejder (Kampmann):** Jeg vil gerne takke samtlige fem ordførere for modtagelsen, som jo generelt kan betegnes som overmåde velvillig, ganske vist, som hr. Arne Larsen sagde til slut, isprængt visse kritiske bemærkninger.

Der var flere gennemgående træk i ordførerbemærkningerne. Et af dem var spørgsmålet om tempoet for byggeriet, og jeg fornemmede virkelig, hvor meget ordførerne havde sat sig ind i emnet og ligefrem brugt en række håndbøger for at komme med interessante historiske redegørelser for, hvor hurtigt man havde bygget jernbaner andre steder end i Danmark. Dertil er jo blot at sige, at de pågældende steder mødte man ikke i samme omfang den hindring, som vi møder i Danmark, for der er vel ikke nogen tvivl om, at vi teknisk set kan bygge en jernbane hurtigere, end det er foreslået i lovforslaget, men alle ordførerne ved udmærket, uden at det overhovedet blev nævnt, at det ikke er teknikken, men økonomien, der sætter grænsen for tempoet. Derfor kunne man godt lade sine tanker gå tilbage til andre spærediskussioner, der har været i folketinget. Når man hørte alle disse ønsker om at forøge tempoet på banen direkte til Køge og, som enkelte ordførere også var inde på det, på en S-bane fra Tåstrup mod Roskilde, så må man trods alt se det i en vis sammenhæng og være opmærksom på, at det, der bremser, ikke er teknik-

[Ministerens for offentlige arbejder.]

ken, men økonomien, og det har vi vistnok alle sammen stadig væk et vist medansvar for.

Må jeg derefter sige, at der naturligvis skal være et samspil mellem den overordnede, den statslige, planlægning og den lokale planlægning, og jeg har ved tidligere lejligheder givet udtryk for, at Køge Bugt-planerne er et skoleeksempel på, at denne overensstemmelse ikke har været til stede. Den er også et skoleeksempel på, hvilke konsekvenser det kan få, når denne overensstemmelse ikke er til stede. Hr. Skovmand var særlig inde på nogle af dem og nævnte det forhold, at hvis vi ikke tilstrækkelig hurtigt får udbygget den kollektive trafik til beboerne, som har handlet i tillid til en i forvejen lagt fysisk planlægning, så sker der det, da trafikbehovet skal løses, at så bliver det ikke løst kollektivt, men individuelt, hvad der er langt, langt dyrere og langt mere forurenende på enhver måde. Man lægger, som hr. Skovmand var inde på det, sine trafikvaner fast på et tidspunkt, hvor der i virkeligheden ikke er andre alternativer end den individuelle trafik. Derfor skal man ikke tro, at man i virkeligheden sparer penge ved at reducere tempoet, og det er særlig den indgang i den økonomiske problemstilling, jeg synes er relevant. Man skal ikke tro, at man sparer penge ved ikke at udbygge disse kollektive faciliteter i et hastigt tempo. Der sker blot det, at når strømmen møder dæmningen og ikke kan komme igennem ved hjælp af kollektive trafikmidler, så løber den ud og løser problemet individuelt, og det er på ingen måde billigere. Så det, der vel nok har været den største hindring, har været, at vi har set disse besparelser alt for sektoralt, altså alt for meget fra sektor til sektor uden at tænke på, at hvis vi sparede i den ene sektor, så pressede det økonomisk set på i den anden sektor, i dette tilfælde i den individuelle sektor, som er meget dyrere at tilvejebringe trafikmæssige løsninger for end den kollektive sektor.

Jeg tror nok, at vi så klart, som det overhovedet er muligt, og det var hr. Knud Damgaard også inde på, må fastslå, at for det storkøbenhavnske trafikområde tilsigter vi klart et kollektivt system bygget op med tilslutninger omkring stationerne — jeg skal ikke her tage stilling til, om det skal

være et skinnesystem eller rutebilssystem — således at der er størst mulig kontaktflade ved disse stationer, mere direkte sagt, størst mulig parkeringsplads for cykler, biler, knallerter og hvilke andre former for individuel trafik, man kunne tænke sig. Derfor er det helt afgørende — og jeg er glad for, at det blev trukket frem — at staten holder sine løfter med henblik på denne udbygning af det kollektive skinnesystem, og at man i disse tidsterminer indpasser kommunernes muligheder for at anlægge disse parkeringspladser, som jeg har nævnt her. Jeg vil endda sige det så stærkt som, at den udbygning, vi snakker om her, og andre udbygninger ud fra et trafikministersynspunkt vil være afhængig af, om kommunerne opfylder disse betingelser med hensyn til at placere parkeringspladser i tilknytning, også tidsmæssigt, til, at den kollektive skinnetransport udvides.

Hvis vi kan knytte dette sammen og staten for sin del forsøger at holde sine løfter, vil der blive givet et ret godt grundlag for en væsentlig bedre kollektiv løsning, end det er tilfældet i dag. Men jeg skal, som hr. Juul-Madsen også var inde på det, sige, at staten jo i mange af disse tilfælde har været en svigefuld partner. Ikke fordi man ikke har holdt sine løfter alle steder, men fordi man har trukket opfyldelsen af sine løfter ud. Det hænger igen sammen med, at det ikke er teknikken, men økonomien, der er den begrænsende faktor.

Hr. Juul-Madsen nævner de tre baner og taler om, hvor lang tid det har taget at fuldføre to af dem. Om den til Vallensbæk ved vi helt sikkert, at den bliver taget i brug her til efterårssæsonen i år. Det ligger ligeledes fast, at uanset de seneste sparebestræbelser vil Farumbanen være færdig til 1976 som stipuleret. Jeg er altså ikke faldet for fristelsen til at spare ved yderligere at udstrække dette. Jeg har heller ikke for nærværende i hvert tilfælde til hensigt at spare ved yderligere at udstrække tidsterminen for den bitte stump bane, som vi diskuterer her. En række af ordførerne har ment, at det tog 5 år. Jeg har set efter, om jeg virkelig skulle have angivet 5 år, jeg mener det ikke. Jeg mener, at jeg har angivet 4 år, 1 år til projektering og 3 år til anlæg, men det skal vi ikke hænge os i ved denne lejlighed.

Til hr. Holmberg vil jeg gerne sige, at der

[Ministeren for offentlige arbejder.]

er meget rigtigt i det synspunkt, at vi ofte i planlægningen tager for små bidder ad gangen og ikke analyserer sektorerne tilstrækkelig indbyrdes, idet en besparelse i én sektor kan give en stor merudgift i en anden sektor. Til gengæld er det også nødvendigt at påpege en anden fare, nemlig at vores ambitionsniveau er for højt. Man har ofte været ude for i den fysiske planlægning, at vi har lagt alt for ambitiøse planer, som ikke har haft økonomiske muligheder for at blive realiseret. Det er jo ofte i den situation, vi har stået, og ofte det, der har været baggrunden for, at vi har måttet tage en række af disse afgørelser i de små bidder, som er nævnt her.

Hr. Arne Larsen var inde på en række af disse gennemgående temaer, som jeg har nævnt her. Jeg skal kun sige, at statusrapporten, som også hr. Knud Damgaard var inde på, vil være færdig i løbet af indeværende efterår, og at den vil indeholde oplæg til et beslutningsgrundlag ikke alene for banen mod Køge, men også for banen mod Roskilde og fra Ballerup mod Frederikssund. Om vi skal træffe disse beslutninger, er det naturligvis op til folketinget at afgøre, men det, jeg har søgt at tilvejebringe, er et beslutningsgrundlag, så vi kan træffe disse beslutninger.

Herudover skal man tilvejebringe et grundlag for at træffe beslutninger vedrørende trafikken i det egentlige københavnske område. Jeg tænker her ikke mindst på linjeføringen for den noksom omtalte Citybane, men også alternative linjeføringer, ikke mindst en mulig linjeføring, der skal stå i forbindelse med det kollektive spor, som vi formentlig får ind i en Saltholmtunnel, altså en linjeføring fra Østerport-Nørreportområdet under Højbro Plads, under Amagerbro og videre ud imod Kastrup. Her ligger også et undersøgelsesgrundlag, som forhåbentlig vil give tilstrækkelige oplysninger til, at vi her i folketinget kan træffe disse meget omfattende afgørelser.

Jeg kan altså besvare hr. Arne Larsens spørgsmål, som væsentligst drejede sig om Roskilde, derhen, at såfremt der vil fremkomme lovforslag om Roskilde på grundlag af disse undersøgelser, hvis resultater jeg ikke kender endnu, så vil det ikke på nogen måde forsinke forslaget om Køgebugtbanen.

Det, at Køgebugtbaneforslaget er fremsat isoleret og ikke som led i et 3 bane forslag å la modellen fra 1961, er udtryk for, at den prioriteres højest, og at den søges gennemført uden forsinkelser fra andre nærbaner i det københavnske område.

**Juul-Madsen:** Jeg vil gerne takke den højtærede trafikminister for det meget positive tilsagn, ikke mindst i slutningen af ministerens tale, om, at strækningen, sådan forstod jeg det, fra Hundige til Vallensbæk ikke vil blive forsinket, fordi den ikke i denne forbindelse er taget med på beslutningsniveau i ministerens forslag. Det tager jeg som et tilsagn, som jeg takker for.

Jeg er naturligvis som alle andre ordførere klar over, at det er økonomien og ikke ond vilje, der er grunden til, at Køge Bugtområdet som så mange områder har måttet lide under, at de planer, man havde, ikke blev gennemført. Men vi er i den situation nu i Køge Bugtområdet, at befolkningen for længst er flyttet derud, og vi er ved at færdiggøre en motorvej, som ikke kan klare problemerne i mere end 4-5 år frem i tiden, medmindre S-togstrafikken følger med. Derfor er det også et økonomisk spørgsmål for samfundet at få løst disse opgaver nu, og presset er så stort, at man simpelt hen ikke længere kan klare udviklingen, hvis ikke S-togene føres igennem.

Må jeg til sidst sige, at mine bemærkninger om Tåstrup skulle forstås sådan, at man efter min opfattelse burde gøre Køgebugtbanen færdig og dernæst erkende, at banen fra Tåstrup til Roskilde i forbindelse med Høje-Tåstrup centret, som bliver, så vidt jeg ved, Nordens største center, naturligvis også trænger sig meget stærkt på.

**Skovmand:** Jeg vil gerne sige til trafikministeren, at jeg er godt klar over, at shahen af Persien havde flere penge at råde over, end ministeren har, men sådan som man må læse hans bemærkninger til lovforslaget, står der nu noget om både økonomiske og personelle ressourcer. Det, jeg i og for sig ønskede vi ligesom kunne få debatteret først og fremmest i trafikudvalget, når vi skal gennemgå sagen, er: skal dette arbejde nødvendigvis foregå inden for de rammer, som DSB har udstukket hidtil? Kunne man ikke tænke sig løsninger, så man i en over-



## [Skovmand.]

gangsperiode flyttede ressourcer, som f. eks. skulle gå til vejområdet og specielt det københavnske vejområde, til baneområdet? Det, det drejer sig om, er: skal vi bruge de 47 mill. kr., som det koster at lægge banen fra Vallensbæk til Hundige, over 5 år eller over 3 år? Jeg vil tro, at en almindelig samfundsøkonomisk vurdering vil give det resultat, at den bedste forrentning af pengene for samfundet vil man få ved at lave banen i løbet af 3 år, fordi det betyder, at man så får 2 års nytteværdi af banen lagt oveni.

**Arne Larsen:** Jeg forstod på ministerens bemærkninger, at det ikke var tekniske vanskeligheder, der var en hindring for en hurtigere udbygning af Køgebugtbanen, men at det udelukkende var økonomiske, og så kom ministeren ind på sparediskussionen. Jeg vil da sige — det var ministeren i og for sig også inde på — at man kan også spare sig ihjel. Man kan spare på ét område og sætte en masse penge til på et andet område. Vi har jo set det klassiske eksempel i Køge Bugt-området, hvor der står tomme boliger, som koster millioner af kroner næsten hver dag, og man tvinger folk over i individuelle trafikmidler, altså biler. Vi kunne have sparet adskillige millioner kroner rent samfundsøkonomisk, hvis vi havde haft dette baneanlæg i gang for år tilbage.

Ministeren nævnte et andet problem, som jeg i og for sig godt kunne have lyst til at spørge lidt nærmere om. Det er linjeføringen for tunnelbaneanlægget, Citylinjen. Den er vedtaget af folketinget i 1963, så vidt jeg husker. Der skulle foretages en masse forundersøgelser, og man har boret, og man har boret, og man har boret, men man er ikke nået ét skridt fremad mod løsningen af det spørgsmål. Nu er der opstået nye tanker og nye ideer, og nu nævner ministeren også en bane til Amager. Vi har i og for sig også i princippet vedtaget, at vi skal have ikke ét, men flere tunnelbaneanlæg i København, men jeg vil gerne spørge: er det nu sådan, at Citylinjen ikke længere har den høje prioritet, som den havde efter lovforslaget af 1963? Er det nu slyttet så længe, at Citylinjen nu skal trækkes tilbage til fordel for en anden linje, og skal vi nu til at undersøge en hel masse i flere år, før vi kan nå frem til at

komme i gang med det arbejde? Det vil jeg gerne spørge om.

Og så lige til sidst. Jeg fik ikke svar på, hvorfor der i bemærkningerne står, at man ønsker Køgebugtbanen frem til Hundige i 1975 og ministeren andetsteds siger 1977, altså 1 års projekteringsperiode, 3 års anlægsperiode, igangsættelse af arbejdet i 1973, altså en 4 års periode. Jeg mener, at det kan forceres. Jeg mener, at DSB har så mange teknikere, at de allerede i morgen kan begynde at projektere. Det skulle da ikke være udelukket.

**Ministeren for offentlige arbejder (Kampmann):** Må jeg sige til hr. Arne Larsen, at en ændret linjeføring omkring Citybanen eller spørgsmålet om, hvorvidt Citybanen overhovedet skal bygges eller ej, naturligvis ikke kan afgøres uden om dette folketing, da man er lovbundet til en sådan linjeføring og til en sådan gennemførelse. Det, der i dag er tale om, er, at der er sat et undersøgelsesarbejde i gang for at få bekræftet eller afkræftet, om der er et behov for denne Citybanelinjeføring, eller om behovet var større for andre linjeføringer. Men indtil det tidspunkt, da undersøgelsesresultatet måtte fremkomme, er man naturligvis bundet af den lov, som er vedtaget, og den vil loyalt blive efterlevet, indtil folketinget har haft mulighed for at drøfte det undersøgelsesresultat, som måtte forekomme som følge af nærbaneudvalgets statusrapport.

Det andet spørgsmål, hr. Arne Larsen nævnte, var spørgsmålet om tidspunktet. Jeg tror, jeg kan skære igennem diskussionen om fremsættelsestalen og bemærkningerne ved at sige, at efter lovforslagets vedtagelse vil projekteringstiden være 1 år og anlægstiden 3 år under de økonomiske forudsætninger, som er opstillet. Hermed er altså også sagt, at fremskyndelser formentlig kan ske, hvis det skulle være muligt, ikke ved at få ekstra midler, men, som hr. Skovmand var inde på det, ved at overføre midler fra andre sektorer til denne sektor.

Hermed sluttede forhandlingen.

*Lovforslagets overgang til anden behandling vedtoges uden afstemning.*

**Tredje næstformand (From):** Jeg foreslår, at lovforslaget henvises til trafikudvalget. Hvis ingen gør indsigelse mod dette forslag, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Der er ikke mere på dagsordenen

Udvalget angående forslag til lov om Lønmodtagernes Garantifond har afgivet betænkning over nævnte lovforslag. Eksemplarer vil blive omdelt.

Med skrivelse af gårs dato har udenrigsministeren i henhold til § 2 i lov om internationalt udviklingssamarbejde af 10. juni 1971 fremsendt plan for Danmarks statslige bistand til udviklingslandene for perioden 1. april 1972-31. marts 1977. Eksemplarer er omdelt.

Folketingets næste møde afholdes onsdag den 5. april kl. 13.30 med følgende dagsorden:

1) *Spørgsmål til ministrene.*

2) *Anden behandling af:*

Forslag til lov om Lønmodtagernes Garantifond.

3) *Anden behandling af:*

Forslag til lov om ændring af lov om tjenestemandspension og lov om pensionering af civilt personel m. v. i forsvaret.

4) *Anden behandling af:*

Forslag til lov om ændring af lov om folkeskolen m. fl. love. (Undervisningspligtens udvidelse m. v.).

5) *Første behandling af:*

Forslag til lov om ændring af lov om Danmarks biblioteksskole.

6) *Første behandling af:*

Forslag til lov om ændring af lov om folkebiblioteker m. v.

7) *Første behandling af:*

Forslag til lov om valgmenigheder.

8) *Første behandling af:*

Forslag til lov om en amtskommune for hovedstadsområdet.

9) *Første behandling af:*

Forslag til lov om revision af den kommunale inddeling i Københavns amtsråds-kreds.

10) *Første behandling af:*

Forslag til lov om udligning i hovedstadsområdet.

11) *Første behandling af:*

Forslag til lov om ændring af forskellige lovbestemmelser om udligning mellem kommuner i hovedstadsområdet.

12) *Første behandling af:*

Forslag til lov om regionplanlægning i hovedstadsområdet.

13) *Første behandling af:*

Forslag til lov om oprettelse af et hovedstadsråd [af Niels Helveg Petersen m. fl.].

14) *Første behandling af:*

Forslag til lov om kommunal og amtskommunal udligning i hovedstadsområdet [af Niels Helveg Petersen m. fl.].

15) *Første behandling af:*

Forslag til lov om revision af den kommunale inddeling i Københavns amtsråds-kreds [af Niels Helveg Petersen m. fl.].

16) *Første behandling af:*

Forslag til folketingsbeslutning om oprettelse af et planlægningsråd m. v. samt om kommunal og amtskommunal udligning i hovedstadsområdet [af Poul Schlüter m. fl.].

17) *Valg af 17 medlemmer til et udvalg angående:*

Forslag til folketingsbeslutning om fremstilling og distribution af lægemidler [af Kurt Brauer m. fl.].

Angående folketingets arbejde de følgende dage i den pågældende uge henviste tredje næstformand (From) til den omdelte ugeplan og ønskede derefter medlemmerne en god påske.

Mødet hævet kl. 12.46.

## 75. møde.

Onsdag den 5. april kl. 13.30.

**Første næstformand (Grete Hækkerup):** Medlem af folketinget Raunkjær har meddelt mig, at han ønsker til undervisningsministeren at stille følgende spørgsmål:

„Vil ministeren overveje at ændre cirkulæret af 8. april 1959 om afstemninger i henhold til folkeskolelovens § 5, stk. 2, således at der fremtidig kan afgives stemme pr. brev i spørgsmål om nedlæggelse af distriktsskoler?“

Spørgsmålet er optaget på dagsordenen for tingets spørgetid i dag.

Medlem af folketinget Maigaard har meddelt mig, at han ønsker til ministeren for europæiske markedsanliggender at stille følgende spørgsmål:

„Hvordan bringer regeringen Luxembourgforligets vetoret i overensstemmelse med Romtraktatens bestemmelser om flertalsafgørelse?“

Spørgsmålet vil blive optaget på dagsordenen for tingets spørgetid onsdag den 12. april.

Den første sag på dagsordenen var:

*Spørgsmål til ministrene.*

Af *Camre* til finansministeren:

„Vil ministeren overveje en omlægning af vægtafgiften på motorkøretøjer i overensstemmelse med de tanker, som EF-kommissionens vicepræsident, Siccò Mansholt, for nylig har givet udtryk for?“

Skriftlig begrundelse.

Produktionen af motorkøretøjer repræsenterer et betydeligt forbrug af naturressourcer, ligesom produktionen i lighed med megen anden industriproduktion medvirker til miljøforureningen.

EF-kommissionens vicepræsident, Siccò Mansholt, har på denne baggrund i sine forslag om en politik til bevarelse af den biolo-

giske balance på jorden peget på, at bilernes anvendelsesperiode bør søges forlænget ved, at den løbende beskatning af bilerne ændres, således at skatten er højest på en ny bil og aftrappes hvert år for helt at bortfalde, når bilen bliver 10 år.

Dette vil være et incitament for forbrugerne til at vedligeholde bilerne bedre og bruge dem længere. Forskellen i vægtafgiften bør være så stor, at den mindst modsvarer reparationsomkostningerne, som vokser med bilens alder.

For at sikre motorkøretøjernes sikkerhedsmæssige standard bør skatteomlægningen kombineres med regelmæssige syn af biler, der er mere end 2 år gamle.

Skatteomlægningen kan foretages uden provenutab for staten, idet skattnedsættelserne for de ældre vogne bør opvejes af skatteforøgelser for de nyere.

**Camre:** Tidligere vicepræsident for Europa-kommissionen, nuværende præsident Siccò Mansholt har i et brev til den tidligere præsident peget på en lang række forslag, som det vil være ønskeligt at gennemføre for at bekæmpe forureningen og for at spare på de ressourcer, som er ved at slippe op her på kloden.

Der er mange forskellige udmærkede forslag i Siccò Mansholts plan, ting, som på en række områder allerede er taget op af vores egne forureningsudvalg og vores forureningsministerium, men der er et enkelt område, som jeg gerne vil have lejlighed til at spørge finansministeren om finansministeren ville være villig til at foretage ændringer på.

Siccò Mansholt peger på, at produktionen af motorkøretøjer er meget stærkt ressourceforbrugende, og han peger på, at man formentlig ad beskatningens vej kunne medvirke til, at disse køretøjer forblev i brug noget længere. Det forslag, som konkret er fremsat af Siccò Mansholt, går ud på, at man ændrer på den årlige beskatning, således at der i et motorkøretøjs første leveår er en høj skat, og at man derefter aftrapper skatten, således at den helt falder bort efter 10 år.

Det vil naturligvis, hvis man blot gør det med de nuværende afgifter på nye køretøjer, betyde et provenutab, som ikke kan accepteres, men man kunne altså tænke sig, at