

[Første næstformand.]

„Hvilke planer har ministeren med hensyn til anvendelse af Vandøl flyveplads?“

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

„Er det med ministerens viden og billigelse, at embedsmænd i markedssekretariatet deltager i den offentlige debat med sigte på at skabe tilslutning til regeringens markedspolitik?“

Disse spørgsmål vil blive optaget på dagsordenen for tingets spørgetid i morgen.

Medlem af folketinget Knud Bro har meddelt mig, at han ønsker til justitsministeren at stille følgende spørgsmål:

„Vil ministeren søge foranlediget, at der gennemføres en ordning, så tankbiler forsynes med en udvendig beskrivelse af tankens indhold, færemomenter og modforanstaltninger ved ulykker?“

Medlem af folketinget Stæhr Johansen har meddelt mig, at han ønsker til ministeren for kulturelle anliggender at stille følgende spørgsmål:

„Vil ministeren redegøre for, hvorfor Danmarks radio endnu ikke har besvaret det kongelige teaters tilbud fra juni sidste år om tv-teaterforestillinger?“

Disse spørgsmål vil blive optaget på dagsordenen for tingets spørgetid onsdag den 8. marts 1972.

Skriftlig fremsættelse af lovforslag.

Ministeren for offentlige arbejder (*Kampmann*): Jeg har herved den ære for det høje ting at fremsætte *forslag til lov om videreførelse af Køgebugtbanen fra Vallensbæk til Køge*.

Motiveringen for lovforslaget skal søges i den kendsgerning, at hovedstadsområdet udvikler sig hurtigt, og at bebyggelsen i den såkaldte fingerplans fingre nu for en stor del foregår ikke alene uden for det nuværende S-banenets endepunkter, men også uden for de i 1961-loven forudsatte S-baner.

Som følge af denne udvikling er der et påtrængende behov for at få fastlagt, hvad der yderligere skal anlægges af S-baner, idet

bebyggelserne må planlægges under hensyn hertil. Sådanne bebyggelser er i øvrigt allerede i stort omfang tilrettelagt i forventning om en udbygning af S-banenettet.

Det er imidlertid ikke alene presserende at få kommende S-baner fastlagt. For visse strækningers vedkommende er det også presserende at få dem bygget og sat i drift. Jeg skal senere komme tilbage til dette.

I 1961 vedtog folketinget en lov om anlæg af 3 S-baner, nemlig en bane fra København til Vallensbæk, en bane fra Svane-møllen over København L til Farum og en bane fra Jægersborg til Nærum.

Af disse baner vil banen til Vallensbæk blive sat i drift omkring 1. oktober 1972.

Anlægsarbejderne på Hareskovbanen, hvis linjeføring ved lov i 1971 blev ændret således, at den nu indføres direkte til Svane-møllen station uden om København L, der nedlægges, er nu genoptaget efter at have ligget stille i nogle år. DSB forventer, at banen kan ibrugtages som dobbeltsporet S-bane i 1976.

Allerede før dette tidspunkt, nemlig i 1973, vil det imidlertid være muligt at starte arbejderne på yderligere en S-banestrækning.

Den tredje af 1961-lovens baner, Lundtoftebanen, er næppe det baneanlæg, som det er mest presserende at få udført. En nærmere undersøgelse har nemlig vist, at banen nu ikke mere ventes at opnå den trafik og dermed den betydning, som var forudsat, da banen blev medtaget i 1961-loven. Det er næppe det rette tidspunkt i dag at tage stilling til, om baneanlægget helt skal opgives, men det må i hvert fald nu prioriteres lavt.

Visse andre strækninger og blandt disse især den, der er medtaget i nærværende lovforslag, er langt mere presserende og vil få væsentlig større trafik. Skal arbejderne på yderligere en ny bane kunne påbegyndes i 1973, bør en afgørelse i form af en ny lov foreligge senest i juni 1972.

Ved fastlæggelse af, hvilken S-bane man skulle medtage i nærværende lov, har det været et problem, at der endnu ikke foreligger nogen regionsplan for hovedstadsområdet, men i alle foreliggende regionsplanforslag er forudsat, at der snart udføres yderligere en strækning af Køgebugtbanen. Forslag om nye tunnelbaner og f. eks. S-

[Ministeren for offentlige arbejder.]

bane til Amager er ikke taget med i overvejelserne her, men spørgsmålet om anlæg af sådanne baner bør tages op, når der er nået klarhed om den fremtidige regionsplan.

Til det konkrete forslag om Køgebugtbanens videreførelse skal jeg bemærke følgende:

Som nævnt ventes Køgebugtbanen til Vallensbæk ibrugtaget i 1972, og der er ikke anlægslov for yderligere dele af banen. Der findes alene en lov fra 1948, der giver ministeren ekspropriationsbemyndigelse til en bane langs Køgebugt til et punkt i nærheden af Solrød Strand.

Siden 1948 er der sket væsentlige ændringer i Køgebugtområdet. Fra at være et sommerhus- og udflugtsområde har banens opland nu ændret karakter til at være et bosætningsområde. Samtidig kan det konstateres, at bebyggelsesområdet langs Køge Bugt fremover vil komme til at strække sig næsten ubrudt til Køge. I konsekvens heraf regnes der nu med, at banen på et eller andet tidspunkt bør forlænges helt til Køge.

Udgifterne ved gennemførelsen af en dobbeltsporet S-bane Vallensbæk-Køge vil antagelig andrage ca. 220 mill. kr. Hertil kommer imidlertid, at depotværkstedskapaciteten og strømforsyningen på det eksisterende net må udbygges, ligesom der skal anskaffes yderligere rullende materiel.

Der kan imidlertid ikke angives nogen udbygningstakt for hele strækningen til Køge, idet spørgsmålet om udbygningstakten må ses i en større sammenhæng, når en undersøgelse, jeg har bedt DSB iværksætte om prioriteringen af nærtrafikanlæg, vil være fuldført inden årets udgang.

Bebyggelsen i Køgebugtbanens opland vil i de kommende år for en stor del foregå uden for Vallensbæk, og det er derfor påkrævet ret snart at få banen forlænget med en yderligere strækning.

Jeg finder således efter rent foreløbige undersøgelser, at den ca. 4½ km lange strækning Vallensbæk-Hundige af den nye bane bør prioriteres højt og påbegyndes,

endnu mens arbejderne på Hareskovbanen foregår, i det omfang de økonomiske og personelle ressourcer tillader det, således at strækningen kan være fuldført snarest efter ibrugtagningen af Hareskovbanen, sandsynligst i 1977.

En prioritering af de følgende etaper af S-banen til Køge kan først ske på et senere tidspunkt. Den må ske under hensyntagen til den status, der foreligger for planerne for hovedstadsområdet, og må også tage hensyn til de planer om S-baner og tunnelbaner, som må fastlægges på grundlag af den rapport, DSB er anmodet om at udarbejde.

Da der vel efterhånden synes at herske almindelig enighed om, at de kollektive trafiksystemer bør udbygges og gøres så attraktive som muligt, og idet jeg i øvrigt henviser til lovforslagets bemærkninger, skal jeg anbefale lovforslaget til det høje tings hurtige og velvillige behandling.

Statsministeren (J. O. Krag): Herved tillader jeg mig for det høje ting at fremsætte forslag til lov om dronning Margrethe den Andens civilliste og forslag til lov om årpenge for dronning Ingrid.

Efter grundlovens § 10 bestemmes ved lov en statsydelse til kongen. Ved denne lov fastsættes tillige, hvilke slotte m.v. der overlades til kongens brug.

Efter grundlovens § 11 kan der ved lov bestemmes årpenge for medlemmer af det kgl. hus.

I det foreliggende forslag til lov om civillisten er statsydelsen til dronning Margrethe fastsat til samme beløb som ydelsen til kong Frederik, dvs. pr. 1. oktober 1971 årligt 8.267.000 kr. Beløbet reguleres på samme måde som ydelsen til kong Frederik, dvs. efter de retningslinjer, der gælder for statens tjenestemænd.

I lovforslaget om årpenge for dronning Ingrid er ydelsen fastsat til samme beløb, som dronning Margrethe oppebar som tronfølger, dvs. pr. 1. oktober 1971 årligt 1.525.000 kr. Beløbet reguleres på samme måde som ydelsen til civillisten.