

[Kristine Heltberg.]

med i det foreliggende lovforslag. Jeg synes ikke rigtig, jeg fik nogen kommentar fra ministeren, og vil altså derfor bede om at høre ministerens mening om dette forslag, som man fra voksenunderviserens side lægger ret stor vægt på som supplement til amscentralernes øvrige virkefelt.

Hermed sluttede forhandlingen.

*Lovforslagenes overgang til anden behandling*  
vedtoges uden afstemning.

**Formanden:**

Jeg foreslår, at lovforslagene henvises til undervisningsudvalget. 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 udbygning af baneanlæggene for den storkøbenhavnske nærtrafik.*

(Lovforslag nr. 7. Fremsat 3/10 74).

Lovforslaget sattes til forhandling.

**Knud Damgaard (S):**

Siden vi sidst har beskæftiget os med storkøbenhavnske nærtrafik, er der truffet et par væsentlige beslutninger af trafikalt indhold. For det første etablering af Hovedstadsområdet Trafikselskab og for det andet væsentlige reduktioner ved indførelse af motorveje til Københavns city. Begge beslutninger stiller krav til DSB. Et vigtigt led i Hovedstadsområdet Trafikselskab er nemlig en hurtig udbygning af områdets S-baner. Det er simpelt hen forudsætningen for en rimelig koordination af busser og baner, både når det gælder anlæg, materielanskaffelser og den praktiske drift.

Den begrænsning af den individuelle trafik, som tilstræbes ved nedskæringen af motorvejene, stiller også krav om en hurtig udbygning af S-banenettet. Hvis vi vil være konsekvente, må vi give det bedste kollektive trafikmiddel den højeste prioritet, og S-banen er både det mest effektive, det bil-

ligste og det mest miljørigtige kollektive trafikmiddel, vi råder over.

Tilgodeser det nu her foreliggende forslag disse synspunkter? Jeg mener det ikke. Forslaget er desværre en fortsættelse af en traditionel springen fra det ene område til det andet med det resultat, at man ikke bliver færdig noget sted. Det kan minde mig om et godt gammelt jysk ord, som jeg er overbevist om at trafikministeren kender. Det er det, der siger, at søger man at gøre alle tilpas, gør man ingen tilpas. Trafikmæssigt betyder det, at i praksis kommer der en ophobning af halve og kvarte løsninger, som i enhver henseende er uhensigtsmæssige.

Hvad skal vi da gøre i stedet? Vi skal stræbe efter at nå mere og det helst hurtigere i løbet af de fem år, end det er angivet i forslaget. Hvorfor kun gå videre fra Tåstrup til Høje-Tåstrup? Alle ved, at udviklingen i Hedehusene nødvendiggør en hurtig udbygning af S-banen til det område. Hvorfor nok en gang dele det sidste stykke til Køge? Her har vi virkelig chancen for at få gjort et afsnit færdigt, sådan at vi kan vurdere virkningen af de trafikale midlers effektive samspil af betydning for vurderingen af udviklingen i et område. I begge tilfælde er der i givet fald kun tale om at indhente et meget stort efterslæb i trafikudviklingen. I Køge-området har man disponeret ud fra den opfattelse, at staten mente det alvorligt med den S-bane, og nu frygter man, at en ny udsættelse skal blive af så langvarig natur, at det vil være til alvorlig gene for udviklingen.

Man vil spørge: hvor får vi da pengene fra? Ja, dels sparer vi altså de motorveje, jeg har nævnt, og som må have været med i de gældende investeringsrammer, dels skrinlægges nu tunnelbanen for en årrække, og også herfra må midler kunne konverteres til brug for en hurtigere udbygning af S-banenettet. Skrinlægningen af tunnelbanen får mig til at bemærke, at vi måske skulle få samlet os sammen til at foretage en oprydning i de sager, der lovmæssigt ligger og samler støv, og som lejlighedsvis nager vor samvittighed, herunder også Lundtoftebanen.

Men der er altså grund til at få flere ting gjort færdig hurtigere, meget hurtigere. Det gælder også afsnittet fra Ballerup til Måløv. I det hele er det karakteristisk, at

[Knud Damgaard.]

man må erkende, at der eksisterer det nødvendige passagerunderlag både i Køge, i Roskilde og i Frederikssund. Der er ligefrem noget symbolsk i, at DSB kan bruge en hjemmel i en lovbestemmelse fra 1918 til at foretage den ønskede udbygning fra Tåstrup og udefter.

Nu har vi imidlertid en baggrund at klare disse opgaver på, nemlig den aktuelle beskæftigelsessituation. Denne situation inspirerer til at få iværksat så mange beskæftigelsesarbejder som muligt af størst mulig samfundsmæssig betydning, og hertil hører i høj grad trafik anlæg. Mange ting trænger sig på. Udvidelsen af det ydre S-banenet vil stille øgede krav til spornettet på Boulevardbanen. Vel kan signalsystemer af avanceret art nedskære tidsintervallerne, men ikke langt forude må Boulevardbanen tilgodeses. Ganske vist skrinlægges nu formentlig tunnelbanen, men det betyder ikke, at vi kan lade hånt om Citys trafikale problemer. Vi må lægge hovederne i blød for også her at finde frem til en rimelig løsning.

Det samme gælder kompensation for videreføring af tunnelbanen til Amager, idet Amagers trafikproblemer naturligvis også må løses. De er dog nok snævert forbundet med lufthavsløsningen, og noget tyder på, at der er nye trafiksystemer under udvikling, som vil kunne anvendes fra lufthavn til City og danne basis for løsning af Amagers nærtrafikale problem.

Meget skal gøres. Lad os få gjort så meget som muligt af det, som vi har kræfter til, og nu, hvor vi trænger til at få mest mulig beskæftigelse i gang.

Glensgård (FP):

Trafikministeren giver med dette lovforslag mulighed for at udvide den københavnske nærtrafik. Fremskridtspartiet kan love trafikministeren en velvillig behandling af sagen i udvalget. Efter oliekrisen, eller rettere sagt efter prisstigningen på energien er den kollektive trafik kommet i søgelyset. Ved en udvidelse af jernbanestrækningerne til de i lovforslaget nævnte steder vil vi give arbejdsstyrken en vis bevægelighed, som vil give gode muligheder for hovedstadsområdet.

Der har dog i min gruppe været en del skepsis omkring lovforslagets § 2, stk. 2,

idet vi desværre har mange eksempler på, at jord, der er blevet belagt med en klausul om en kommende jernbanestrækning, ikke på noget senere tidspunkt er blevet udnyttet. Engang blev der taget beslutning om at flytte en jernbanestation i Frederikshavn ned til havneområdet. Endnu 30 år efter er det ikke sket. Eksemplet er taget med for en orienterings skyld og for at give ministeren og DSB en idé om, at planlægningen bør foretages på et bedre grundlag.

Fremskridtspartiet vil i udvalget se på økonomien og på det befolkningsgrundlag, som må lægges til grund for lovforslagets gennemførelse.

Jens Peter Jensen (V):

Da mit partis ordfører, hr. Holmberg, ikke kan være til stede, skal jeg på venstres vegne gøre et par få bemærkninger og anbefale det foreliggende lovforslag til vedtagelse.

Der er jo i forbindelse med lovforslaget fremkommet meget omhyggelige bemærkninger om hele den lokaltrafikmæssige situation for hovedstadsområdet, men jeg synes ikke, der er grund til ved denne lejlighed at komme ind på alle disse ting. Jeg skal derfor kun gøre et par få bemærkninger.

Jeg synes, at man ved anlæg af nye kollektive trafiklinjer igennem de senere år har kunnet iagttage, at der har været en tilbøjelighed til, at man har anstrengt sig for at få store fine stationsbygninger etableret, lang tid før der blev lagt jernbaneskiner og ledninger, og det har jo set lidt pudsigt ud, at man nok kan købe marcipanbrød og gå til damefrisør, men man kan ikke køre med tog, og det væsentlige er vel at køre med tog. Derfor vil jeg gerne bede den højtærede minister for offentlige arbejder tage en samtale med DSB om en omprioritering vedrørende anlægsudgifterne, således at man lægger mest vægt på at få togene til at køre, selv om vi skulle stå ved et trinbræt eller ved en barak et stykke tid. Så kan man bygge stationer senere. Det vil jeg gerne bede om at der bliver taget lidt hensyn til.

Dernæst vil jeg sige, at ud fra en samfundsøkonomisk betragtning er det meget værdifuldt, at vi får overført så meget af trafikken som muligt til den kollektive trafik, så vi kan få afkortet den lindorm af enmandsbesatte biler, der præger hovedstadsområdet, når folk skal til og fra ar-

[Jens Peter Jensen.]

bejde. Den form for trafik er jo meget kostbar både for den enkelte og for samfundet. Jeg tænker i den forbindelse på betalingsbalancen. Det er en meget kostbar måde at blive flyttet fra det ene sted til det andet på. Jeg vil da også føje til, at selv om S-togs-trafikken ikke kan opfattes som en guldgrube for DSB, så er det ud fra en samfundsøkonomisk vurdering noget meget værdifuldt, at vi har denne kollektive trafik. Det synes jeg vi skal holde os for øje, både ved det lovforslag, der her foreligger, med de projekter, der ligger i det, og ved de projekter, der senere skal gennemføres for at få en tilfredsstillende løsning på den trafikmæssige situation i hovedstadsområdet.

Med disse få bemærkninger skal jeg anbefale lovforslaget til vedtagelse.

Øvergaard Nielsen (RV):

Arbejdsgruppen fra Hovedstadsområdets Trafikselskab fastslog i en rapport i marts i år:

„Grundstammen i hovedstadsområdets kollektive trafiksystem — navnlig for så vidt angår længere rejser — bør være S-banerne...“

Det begrundes med, at S-banerne jo er hurtige og præcise, har en stor kapacitet og derfor, som det hedder:

„... er velegnede til befordring af store samlede passagermængder mellem boliger i forstadsområder og de mange centrale arbejdspladser i hovedstadens centrale byområde...“

Vi må vel efterhånden siges at være nået dertil, at store dele af strækningerne til både Køge, Roskilde, Frederikssund og Hillerød kan betragtes som forstadsområder. Det er da også helt i overensstemmelse med de synspunkter, som Hovedstadsområdets Trafikselskab her har fremlagt, at ministeren nu fremsætter sit forslag om udbygning af S-banerne, og med baggrund i Køgebugtbanen samtidig udbygning af S-banen fra Hundige til Solrød, altså samtidig med Høje-Tåstrup og Måløv.

Videreførelsen af S-banen fra Hundige mod Køge blev udskudt for at afvente en samlet vurdering af S-banebehovet i hovedstadsområdet. Denne vurdering fik vi i

statsbanernes rapport af maj 1973 om „S- og T-baneudbygningen i hovedstadsregionen 1973-1988“, og den er baggrunden for det foreliggende lovforslag.

Denne rapport peger jo på, at byudviklingen synes at ville foregå særlig mod syd og sydvest, og skal man fastholde og helst øge — og jeg vil gerne understrege: øge betydeligt — den kollektive trafiks andel, så må man altså udbygge S-banenettet til det, man kalder købstadringen, det vil sige til Køge, Roskilde og Frederikssund. Jeg tror ikke, det er tilfældigt, at DSBs rapport nævner dem i denne rækkefølge: altså Køge, Roskilde og Frederikssund.

Der skulle efter forslaget oplysninger være midler til at gennemføre denne udbygning af S-banenettet. Det radikale venstre mener, at det også er på høje tid at få det gjort, og ikke mindst gælder dette vel Køgebugtbanen, hvor befolkningsunderlaget allerede i dag og nogen tid har forekommet stort nok til snarest muligt at fortsætte banen til Køge.

Når DSBs vurdering går ud på, at udbygningen af de 3 banestrækninger kan gennemføres samtidig, så vil jeg gerne rejse det spørgsmål, som socialdemokratiets ordfører også rejste: er det hensigtsmæssigt med denne samtidighed? Spørgsmålet er: kan Køgebanen blive lige så hurtigt færdig, altså helt igennem til Køge, når man bygger disse stumper samtidig, eller ville man kunne gøre den hurtigere færdig, hvis man byggede den alene? Hvis svaret på det sidste er ja, at den ville blive hurtigere færdig, hvis man byggede den alene, så mener vi, at man burde gøre dette. Dilemmaet med udbygningen af S-banenettet i hovedstadsområdet har jo netop været kravet om, at den ene ikke måtte få mere end den anden med det resultat, at i virkeligheden har alt for længe ingen fået nogen ting.

Jeg tror, at det vil være meget rimeligt, om vi i udvalget kunne få nogle oplysninger om dette, og hvis Køgebugtbanen helt igennem til Køge bliver stærkt forsinket af denne samtidighed, så tror jeg, at det af hensyn til den samlede virkning af S-baneudbygningen og ikke mindst af hensyn til de store byområder, der vokser op sydpå, ville være rimeligt at starte med Køgebugtbanen alene.

**Juul-Madsen (KF):**

Tre af de talere, der har haft ordet i dag i forbindelse med ministerens lovforslag vedrørende udbygning af baneanlæggene for den storkøbenhavnske nærtrafik, er jo valgt i Køgekredsen. Det kunne jo godt nok ligne en tanke, når disse tre meget stærkt går ind for, at det haster med at forlænge banen fra det nuværende niveau over Hundige og Solrød til Køge. Derfor er vi selvfølgelig glade for, at vi har DSBs rapport fra 1973 at støtte os til, idet denne rapport, udarbejdet af de sagkyndige, meget stærkt understreger, at det for områdets udbygning og for den kommunale planlægning for alt, hvad der vedrører den kollektive trafik i Køge Bugt-området, er nødvendigt, at Køgebugtbanen i ordets egentligste forstand så hurtigt som muligt gøres færdigt.

Det vil jeg selvfølgelig også procedere for. En af de ting, vi kommer til at drøfte i det kommende udvalg, er, om ikke vi skal have lidt mere fart på med hensyn til at få fortsat fra Hundige, hvor man skulle være færdig i 1976 til Solrød og Køge med en noget større hast end den, ministeren synes at have, sådan som i hvert fald jeg læser ministerens i øvrigt udmærkede lovforslag.

Dernæst vil jeg gerne sige, at jeg mener, at vi seriøst også må se på, om det er tilstrækkeligt på nuværende tidspunkt blot at føre banen til Roskilde til Høje-Tåstrup, om ikke det, alle forhold taget i betragtning, ville være rigtigt, at man tog det næste skridt, så man også førte banen ikke alene til Høje-Tåstrup, men med det samme videre til Hedehusene. Det ville nok, set ud fra mange synspunkter, trafikalt og andre, være en passende mellemstation indtil videreførelsen til Roskilde.

Jeg har også den opfattelse, at man måske skal se lidt nøjere på § 2 i ministerens forslag, som giver nogle bemyndigelser, jeg er sympatisk indstillet over for, men som jeg gerne vil have lov til at vurdere nærmere, set i lyset af, at jeg er enig i de synspunkter, som hr. Knud Damgaard fremførte som en af de første talere vedrørende denne sag. Vi er for længe om at gøre tingene færdige, og vi arbejder med for mange ting på én gang. Vi må se, om vi ikke i dette storkøbenhavnske område kan få lavet en fornuftig prioritering, så vi dels gør tingene færdige hurtigst muligt, dels får dækket det trafikale

behov, der vitterlig er. Vi har de samme problemer med hensyn til Hareskovbanen. Vi har gennem mange år lovet denne bane færdig, men der er stadig store problemer at løse i forbindelse med at få de ting til at køre på den rigtige måde.

Jeg skal med disse få bemærkninger tilsige al mulig støtte vedrørende udvalgsarbejdet. Jeg tror, det bliver nødvendigt både med fornuftige samtaler med ministeren og med en meget detaljeret gennemgang af det lovforslag, der her er fremsat.

**Ib Larsen (CD):**

Lovforslaget omhandler en meget beskednen, men tiltrængt forlængelse af S-banen fra Tåstrup til Høje-Tåstrup og fra Ballerup til Måløv. Desuden foreslås der lovhjæmmel til sikring af en senere udbygning fra Måløv til Frederikssund.

Mit parti har ingen indvendinger mod de foreslåede anlægsarbejder. Lovforslaget indeholder blot en forlængelse af to banestrækninger med hver en station, og vi kunne godt fra vor side have givet ministeren yderligere lovhjæmmel til den videregående udbygning af nærtrafikken, der allerede i dag burde have været en realitet.

**Kristine Helberg (SF):**

Det foreliggende lovforslag synes ikke at være et af dem med udpræget politisk sprængstof i, og det kommer formodentlig ikke bag på ministeren, at også jeg kun har pæne bemærkninger tilovers for lovforslaget, sådan som det foreligger.

Man kunne jo sige, at både de udførlige og interessante bemærkninger og selve lovforslaget er måske så meget at gøre ud af så lidt. Man synes jo, at behovet for en udbygning af S-banerne i det københavnske område er så stort, at man selvfølgelig hilser ethvert nok så lille skridt fremad velkommen, men man ville da blive meget begejstret, hvis der var lidt større udsigt til, at man inden for overskuelig tid fik en lidt bedre kollektiv trafik.

Med hensyn til det helt konkrete vil jeg ligesom hr. Juul-Madsen udtrykke en vis undren over, når man nu planlægger at udbygge S-banen fra København—Tåstrup til Høje-Tåstrup, at man så ikke tager den sidste bid med. Efter hvad jeg har fået oplyst, skulle det ikke være nær så kostbart som

[Kristine Heltberg.]

den første del af projektet. Det, som gør mig bekymret, er, at dette lille bitte lovforslag, som vi nu formodentlig skal behandle i en række møder og skal tage os af, kan danne en slags sovepude for hele trafikplanlægningen, således at vi ikke kommer videre. Det forekommer mig, at netop i en arbejdsløshedssituation ville det være særlig vel-signelsesrigt, hvis man kunne udnytte den arbejdskraft, der måtte findes, til én gang for alle at få løst nogle af de væsentligste transportproblemer i Københavnsområdet såsom Amagers problemer og de problemer, der knytter sig til Køgebugtbanen. Det er vel ikke helt tilfældigt, at næsten alle ordførere her har peget på, at Køgebugtbanen er noget af det vigtigste, vi overhovedet har inden for det storkøbenhavnske område. Det er meget magtpåliggende, at den ikke bliver bremset af nogen som helst andre planer og udbygninger. Men det skulle vel heller ikke nødvendigvis gå sådan.

Ideen om at forlænge banerne til Frederikssund, ud over Høje-Tåstrup og til Køge er den ene side af problemerne omkring den storkøbenhavnske trafik. En helt anden og meget væsentlig side er at løse ringsvejsprojekterne på en mere konstruktiv måde, end det hidtil er gjort.

Jeg håber altså, vi ikke glemmer de videre perspektiver i det storkøbenhavnske område for det lille lovforslags skyld.

**Inge Krogh (KrF):**

Vi kan tilslutte os det forslag, der er fremsat af trafikministeren til udbygning af S-banenettet i de ydre områder. For det første en forlængelse af den bestående S-bane fra Tåstrup til Høje-Tåstrup. Det er der stærkt behov for, og efter den rapport, der er kommet fra DSB, er der behov for udbygning af S-banen helt til Roskilde. Her vil jeg da slutte mig til tidligere ordførere og mene, at den meget hurtigt bør udbygges til Roskilde, bl. a. fordi den så også aflaster fjerntrafikken. Da de forskellige, der er gået ind for det, er valgt i Køgeområdet, må jeg sige, at jeg er altså vant til at tage med fjerntrafikken, og jeg kan i hvert fald se, at det er nødvendigt med en udbygning til Roskilde.

Vi ser ligeledes med sympati på forlængelsen af S-banen fra Ballerup til Måløv og

også forberedelsen til dobbeltspor og elektrificering fra Måløv til Frederikssund. Denne bane bruges ikke så meget, men det er vel nok, fordi togtrafikken ikke har været, som den skulle. Der er en meget stor befolkningstilvækst netop i dette område.

Jeg vil lige knytte nogle bemærkninger til spørgsmålet om ekspropriation. Vi kan selvfølgelig tilslutte os, at der eksproprieres i så høj grad, som det er nødvendigt for at udbygge den bane, specielt gælder det fra Måløv til Frederikssund, men jeg vil henstille, at denne ekspropriation sker så skånsomt som muligt, og hvis det drejer sig om landbrugsjord, der er i brug, eller bygninger, der bruges, at der så først sker en virkelig ekspropriation i det øjeblik, man skal bruge jorden, selv om ejerne skal være forberedt på den. Jeg har fået mange klager rundt omkring fra, hvor man skulle anlægge motorveje eller jernbanestrækninger, hvor landmænd på et meget tidligt tidspunkt har måttet gå fra jorden, som de havde kunnet udnytte nogle år endnu, indtil projektet blev til virkelighed.

**Hanne Reintoft (DKP):**

Jeg skal kun komme med nogle få bemærkninger, da vores ordfører ikke kan være til stede i dag.

Vi kan støtte en forlængelse af S-banen, det beskedne stykke til Høje-Tåstrup, og selvfølgelig også en forlængelse senere mellem Måløv og Frederikssund som et led i de store forlængelser til Køge, Roskilde og Frederikssund.

Derimod må vi udtrykke vores utilfredshed med, at det foregår i en sådan sneglefart. Jeg vil gerne henlede opmærksomheden på, at dels er der stærkt behov for disse baner, dels har vi mange arbejdsløse netop inden for de fag, der skal lave dette arbejde, bl. a. har de jo hos jord- og betonarbejderne en meget høj ledighed for øjeblikket.

Den 18. februar i 1971 opstillede trafikministeren en tidsplan for de S-baneanlæg, vi taler om her, og det var meningen, at de alle skulle være færdige senest 1978. Som det allerede er nævnt, begyndte vi jo planlægningen allerede i 1918, og jeg tror snart, vi kunne brolægge herinde med de ord, der er talt om de projekter her.

På den baggrund må jeg også spørge, om S-banerne til Køge og Roskilde og Frede-

[Hanne Reintoft.]

rikssund bliver færdige senest i 1978, og om S-banen Farum-Svanemøllen bliver færdig i 1977. Jeg kunne måske henvise til ministerens svar på mit spørgsmål om transportforholdene til Farum forleden dag, hvor man indrømmede, at man måtte til at satse på en ordentlig udbygning af den kollektive trafik til dette efterhånden tæt befolkede område.

Når vi nu har fået begyndt på at løse omegnens trafikproblemer, så vil jeg gerne understrege, at det ikke nytter at glemme det væsentlige i det storkøbenhavnske område, nemlig mangelen på en tunnelbane, der skal løbe fra Husum-Brønshøj-Herlev og helt igennem Amager fra nord til syd. Det er jo i dette meget centrale område, den store arbejderbefolkning bor, der skal transporteres frem og tilbage til arbejde, altså to gange om dagen.

Det fremgår heller ikke helt klart af bemærkningerne, om regeringen arbejder på en tværgående forbindelse på Amager, sådan som visse planer skitserer udviklingen. Om det vil jeg gerne sige, at regeringen gerne for vores skyld må udskyde denne tværgående forbindelse, indtil nord-syd-forbindelsen er færdigbygget, og som sagt helst med en tunnelbane.

Lis Stareke (DR):

Man må vist sige, at det er et meget forsigtigt lovforslag, men vi lever jo også i en sparetid, så det er forståeligt. På den anden side er det også en tid, hvor der er manglende beskæftigelse. Det har jo været typisk for de forskellige ordførere, der har været heroppe, at der har været bred enighed om, at man egentlig synes, dette lovforslag kun bevægede sig med sneglefart. Ministeren har også været forsigtig i sin skriftlige fremsættelse ved at sige, at man ved at tage beslutning om disse ret begrænsede udvidelser af S-banenettet alene har taget stilling til anlæg af banestrækninger, der kan anses for at være i fuld overensstemmelse med de faktiske byudviklingsforhold og med de synspunkter, hvorom der hidtil er opnået enighed mellem de kommunale og statslige planlægningsmyndigheder.

Retsforbundet kan deltage i denne almindelige enighed og støtte forslaget, men vi har nogle bemærkninger at gøre, bl.a. om

det beskæftigelsesmæssige. Hvis man kunne forlænge strækningerne yderligere, så ville det også betyde mere beskæftigelsesmæssigt set. Vi vil gerne spørge, om man har den tekniske kapacitet til udbygningen, eller om det giver anledning til, at man skal ansætte ekstra ingeniører og andre folk, som man efter udbygningen ikke har brug for længere. Vi synes måske nok, det er rigtigt, at man ikke ensidigt favoriserer til en enkelt side, at man ligesom vil prøve at tilgodese alle de tætte bebyggelser, men vi spørger alligevel, om en etapevis udbygning ikke er forholdsmæssigt dyrere, end hvis man gennemførte én bane længere med det samme.

I bemærkningerne til lovforslaget henvises der til, at DSB i rapporten om „S- og T-baneudbygningen i hovedstadsregionen 1973-1988“, som allerede er omtalt, konkluderer, at der af økonomiske og byudviklingsmæssige grunde primært bør sættes ind på en udbygning af de relativt billige ydre S-baner, mens de kostbare tunnelbaneanlæg i de indre områder af regionen bør stilles i bero indtil videre. Men som lægmand og som hyppig S-togsbruger spørger jeg mig selv, hvad „indtil videre“ vil sige. Som det er nu, er der ofte stærkt pres på Boulevardbanen, og en endnu hårdere belastning vil jo betyde forøget toggang med risiko for mindre præcision. Der står da også videre i bemærkningerne, at der i takt med udbygningen af S-banenettet må forventes en stigende trafikbelastning, hvorfor en undersøgelse af forskellige muligheder for udvidelse af Boulevardbanens kapacitet, herunder anlæg af supplerende spor imellem Hovedbanegården og Østerport, indgår som et væsentligt element i DSBs planlægningsarbejde. Når der derfor tales om de relativt billige ydre S-baner, vil jeg gerne spørge, om man har nogen beregning af, hvornår det bliver nødvendigt med de supplerende spor på Boulevardbanen, som vel næppe kan anlægges billigere end til det dobbelte beløb af det såkaldt billige anlæg af 3 stk. S-banestrækninger til 255 mill. kr.

At det af andre grunde vil være klogt at udbygge S-banenettet længst muligt og bedst muligt, skal indrømmes. Her spiller det miljømæssige og det kostbare benzinformbrug ind, og netop nu er der en fair chance for at få befolkningen til at vænne sig til det kollektive trafikmønster.

**Poul Dam (SF):**

Det lovforslag, der her foreligger, indeholder en meget interessant nydannelse, som har vakt særlig opmærksomhed hos mig. Det er klart, at når man har anlægslove, så er der en ekspropriationshjemmel. Men her er der, så vidt jeg kan se, for første gang en ekspropriationshjemmel vedrørende et anlæg, som der først senere vil komme lovforslag om. Jeg synes, det er en god idé. Jeg synes, det er meget fremragende, at ministeren har set det. Det er klart, at som tidligere formand for finansudvalget kender han en række af de problemer, der hænger sammen med, at vi med den langsomme beslutningsproces, vi har i vort samfund, meget ofte er ude for, at jord og fast ejendom stiger meget stærkt i pris i den tid, der går mellem projektets første idéfremsettelse og så til den endelige gennemførelse. Jeg havde lejlighed til at fremføre lignende synspunkter, da jeg fremsatte et lovforslag i 1967. Dengang så man med meget stor skepsis på det. Jeg er glad for, at også en venstreminister nu kan se, at der er noget i denne tanke.

**Ministeren for offentlige arbejder (Damsgaard):**

Jeg vil gerne først takke samtlige ordførere for den positive indstilling, man har til lovforslaget.

En række af de spørgsmål, som er nævnt her under behandlingen, mener jeg faktisk er besvaret i de meget udførlige bemærkninger, som ledsager lovforslaget, og det er med velberåd hu, vi har redegjort særlig grundigt for det. Disse forklaringer har jo også — må jeg sige til en af ordførerne — et fremtidsperspektiv i sig. De gælder ikke blot for disse delarbejder, men har også perspektiv fremover.

Jeg vil dog godt give nogle supplerende oplysninger, fordi man specielt har rejst nogle spørgsmål. Ikke mindst banen mod Køge har åbenbart en meget stor interesse her. Jeg kan sige, at af bemærkningerne til lovforslaget fremgår det, at der efter afslutningen af de igangværende S-baneudbygninger til Hundige og også til Farum i overensstemmelse med regionplanens tanker bør stiles mod en snarlig videreførelse af Køgebugtbanen gennem størstedelen af det af Køgebugtplanen omfattede byudviklings-

område, dvs. strækningen Hundige-Solrød — i det omfang de disponible kapital- og arbejdskraftressourcer gør det muligt. Det er jeg nødt til at føje til. Der er måske arbejdskraft nok, mens spørgsmålet er, om der er — i hvert fald for mig — disponibel kapital til at gennemføre det. Det kan også være et svar til hr. Knud Damgaard, der sluttede sin tale med at sige: vi skal have mest muligt sat i gang af dette banearbejde. Hvorfor ikke bruge pengene — jeg tror, det var ordene — man sparer ved motorvejsbyggeriet, til DSB? Hertil kan man jo kort sige: fordi vi skal spare. Så er det jo ikke muligt at flytte de midler, der spares på én sektor, over til en anden, i hvert fald ikke dem alle.

Jeg mener, der sideløbende med Køgebanestrækningen bør udføres en forlængelse af Tåstrupbanen til Høje-Tåstrup og af Ballerupbanen til Måløv, sådan som jeg har foreslået. Af det, jeg her siger, fremgår det jo, at der er en prioritering af Køgebugtbanens videreførelse. Det vil endvidere fremgå af det finanslovforslag, som er under udarbejdelse, at der for 1975-76 er afsat 12 mill. kr. til Hundige-Solrød og 0,9 mill. kr. hovedsagelig til projektering af Tåstrup—Høje-Tåstrup, mens der først for 1976-77 er afsat beløb til påbegyndelse af Ballerup-Måløv. Der ligger altså en slags prioritering i det. Alt i alt skønnes det, at alle de strækninger vil vi kunne gøre færdig i løbet af de kommende 5 år.

Flere har spurgt — og det er naturligt — hvorfor man ikke straks har foreslået forlængelse helt til henholdsvis Køge, Roskilde og Frederikssund, som er de byer, man stiler mod. Jeg kan sige dertil, at der er lagt vægt på, at man på dette tidspunkt indskrænker sig til de strækninger, hvorom der i forbindelse med arbejdet omkring regionplanen hidtil er opnået enighed mellem de kommunale og statslige planlægningsmyndigheder. Statens stilling til regionplanforslaget i øvrigt er endnu ikke afklaret og trækker nok noget ud, men spørgsmålet hører vel i øvrigt nærmest under miljøministeriet. Når afklaringen foreligger, kan man jo altid tage stilling til spørgsmålet om en yderligere forlængelse. Det, vi foreslår, forhindrer det jo ikke.

Endelig har man spurgt — og det samme

[Ministeren for offentlige arbejder.]

gør borgmesteren ude i Hedehusene — hvorfor man ikke straks går fra Høje-Tåstrup til Hedehusene. Ved den foreslåede forlængelse til Høje-Tåstrup forskertser man i hvert fald på ingen måde muligheden for at gå videre til Hedehusene, og jeg er da også klar over den udvikling, som foregår videre på strækningen til Roskilde med deraf følgende behov for en bedre banebetjening af lokaltrafikken. Forlængelse til Høje-Tåstrup må da også ses som et første led i denne bedre betjening. Jeg kan i denne forbindelse oplyse, at den kommende station i Høje-Tåstrup skal ikke være et trinbræt, men jeg er i øvrigt enig med hr. Jens Peter Jensen i, at der ligger nok nogle steder nogen slemme, dyre mindelser om, at vi politikere har grebet ind i en planlægning og en udførelse af arbejder, som man dengang mente skulle fremmes; det gælder ikke blot stationsbygninger, der ligger også ubenyttede broer o.lign. ud ad vejstrækninger, netop fordi vi har grebet ind i planlægningen og den takt, hvori man har tænkt at udbygge disse ting. Det har affødt, at der ligger sådanne lidt urentable bygninger, som senere bliver taget i brug. Jeg skal love, at jeg skal tale med DSBs ledelse om, når vi nu går videre, at vi ikke laver flotte bygninger, der kommer til at stå og skinne derude; folk kommer vel ikke engang derhen og bliver friseret, det ligger vel ikke rigtig på vejen.

Med hensyn til forlængelsen til Høje-Tåstrup vil jeg gerne sige, at den stationsbygning, der bliver bygget dér, påregnes anlagt spormæssigt sådan, at der allerede herved opnås kapacitetsforbedringer, som kan komme lokaltrafikken også ud over Høje-Tåstrup til gode.

Det var nogle mere generelle svar, som kunne supplere. Meget af det, der er spurgt om, egner sig måske bedst til et udvalgsarbejde, men også deri har jeg tilkendegivet, at jeg er helt klar over, at prioriteringen er ganske væsentlig.

Hr. Glensgård, hr. Poul Dam og fru Inge

Krogh var — med noget forskellig indstilling — inde på, hvor fornuftig den foreslåede tilføjelse i § 2 med bemyndigelse til enten at købe eller ekspropriere visse arealer nu var. Det ligger slet ikke i min tanke, at man unødvendigt skulle ekspropriere arealer, men det vil jo altid være samfundsmæssigt klogt at have øjnene med sig og se, om man nu er ved at anlægge dyre bygninger eller anlæg på de strækninger, hvor man regner med banen i løbet af få år skal føres igennem. I så tilfælde bør man have den bemyndigelse til at gribe ind og eventuelt købe eller ekspropriere. Andet og mere ligger der ikke i det. Jeg ved ikke engang, om jeg kan føje hr. Poul Dam i, at jeg skulle have fået en lidt anden indstilling til spørgsmålet. Det er rent praktiske ting, der gør, at jeg har fået det indføjet.

Jeg vil gerne sige til hr. Glensgård, der fremførte en gammel travet om banegården i Frederikshavn, der har varet så forfærdelig længe, at den er ved at blive flyttet nu.

Til hr. Overgaard Nielsen, der var i tvivl om denne samtidighed i udførelsen af arbejderne ved bygning af de forskellige banestrækninger, vil jeg sige, at jeg just har drøftet det med DSBs ledelse, fordi jeg også har en fornemmelse af — det gælder vejbyggeri, det gælder så meget andet — at skal man føje dem alle sammen, så får man en stump vej hist og her, og det bliver det ikke billigere af, tværtimod, men i dette tilfælde har jeg ladet mig overbevise om, at det forsinker ingenting i Køgebanens opbygning, fordi arbejdet udføres af specielle hold, der meget let kan flyttes fra den ene banestrækning til den anden. Ud fra den betragtning synes jeg nok, man også skal tilgodese befolkningen ude i Tåstrup og Måløv.

Af de forskellige spørgsmål, som er rejst, har jeg noteret nogle ned, men jeg tror faktisk, de egner sig bedre til behandling i udvalget. Så vidt det står til mig, skal de blive besvaret ret omgående, så vi kan få dette lovforslag gjort færdigt snarest muligt.



**Knud Damgaard (S):**

Jeg skal hilse fra hr. Overgaard Nielsen og hr. Ib Larsen og mig selv og sige, at vi er enige om, at man må igennem til Køge i denne omgang. Jeg har en fornemmelse af, at dette også vil gælde hr. Juul-Madsen, og at vi således kan konstatere, at der i hvert fald i denne sal er et klart flertal for, at noget sådant også sker.

Jeg tør ikke sige, om den motivation, jeg nu er nødt til at fremsætte, også deles i alle detaljer af de herrer, jeg her har fået lov til at tage til indtægt. Men jeg tør i hvert fald sige med sikkerhed, at hvis det er meningen, at vi her i landet fremover overhovedet skal kunne planlægge, så der står respekt om planlægningen, så må vi nu for én gang's skyld have færdiggjort et S-banenet, så det svarer nogenlunde tidsmæssigt til, hvad der sker på andre områder. Får vi det ikke gjort i forbindelse med Køgebugtbanen, så falder nogle væsentlige grundelementer for al fremtidig planlægning i virkeligheden til jorden. Det må man kunne se hos DSB. DSB, som jo står i et konkurrencemæssigt forhold i hele det storkøbenhavnske område, må have mærket, at nu er klokken slået på dette område.

Den indvending, der rejses, går ud på, at der mangler nogle detaljer i den regionale planlægning. Ja men vi ved da godt, i hvilken retning den regionale planlægning går, når det drejer sig om den del af Køge Bugt-området, hvori Køge danner et slags afsluttende centrum. Den går nemlig i retning af, at det haster endnu mere med at få denne S-bane ført igennem helt til Køges centrum. Vi ved jo, at i den regionale planlægning udgør f. eks. Stevns et stort rekreativt område, som nødvendigvis må have trafikale muligheder også for den storkøbenhavnske befolkning, eksempelvis den del, der bor i byens centrum. Og ser man vestover, ja, så ligger der allerede så klare tendenser, at der er grund til at understrege, at man må igennem nu. Også som et led i beskæftigelsesforanstaltningerne må vi simpelt hen få sikret, at jordarbejder påbegyndes nu. Hvorfor skal man vente til 1976, hvor Hundige-banens endestation er etableret? Der vil være en meget stor interesse også hos kommunerne for at sikre, at der sættes i gang omgående.

**Ministeren for offentlige arbejder (Damgaard):**

Hr. Knud Damgaard — på fleres vegne, forstår jeg — strammer kravene: nu skal vi igennem til Køge. Ja, vi skal til Køge, det vil jeg også, men hvor hurtigt? Efter dette lovforslag sættes arbejdet jo i gang. Vi er på vej til Solrød nu, og jeg vil da gerne med udvalget overveje, om der er mulighed for at få nogle af disse jordarbejder, som løber forud, sat i gang. Det må man naturligvis drøfte med DSBs ledelse. Selve intentionen, at vi ved disse offentlige arbejder, vi sætter i gang på forskellig vis, naturligvis må have sigte på at få beskæftigelse ud af det, som der i høj grad er brug for, er jeg enig i, men vi skal jo have lidt penge til det.

(Kort bemærkning).

**Knud Damgaard (S):**

Jeg tror, jeg kender den højtærede minister så godt, at jeg ved, han aldrig ville drømme om at sætte sig imod et folketingsflertals ønsker. Det er nu nok det, vi står over for her, og derfor mener jeg også, vi kommer til at få det etableret.

(Kort bemærkning).

**Jens Peter Jensen (V):**

Må jeg sige til det ærede medlem hr. Knud Damgaard, at hvis man kunne bygge baner på grundlag af de mange ord, der siges, så var vi nået til Køge. Der er jo i den tale brugt lige så mange klicheer, som man næsten kan opregne. Der savnes kun én fra de gamle stationsbygninger: „Bring Deres klæder i orden, inden De forlader toilettet“.

Det, det drejer sig om her, er jo ikke, om der skal skabes et flertal i folketinget for det ene eller det andet. Det, det drejer sig om, er et ganske enkelt og konkret lovforslag, der lægger op til baneforlængelser i den rigtige retning, og derfor er det et lovforslag med perspektiv i. Jeg synes, det er urimeligt, at man lægger mere og vidtgående planer ind i det, for den højtærede minister har jo fuldstændig ret i, at der skal også skaffes penge til tingene. Det går dog i den rigtige retning, og jeg må måske sige, at med det lovforslag her går det ikke ad Hedehusene til med planlægningen. Det skal nok blive gennemført i den orden, pengene er til stede.

(Kort bemærkning).

**Knud Damgaard (S):**

Lige så lidt som jeg var i tvivl om ministerens holdning til et folketingsflertal, er jeg i og for sig i tvivl om hr. Jens Peter Jensens holdning til det, så det går nok alligevel.

Hermed sluttede forhandlingen.

*Lovforslagets overgang til anden behandling vedtages uden afstemning.*

**Formanden:**

Jeg foreslår, at lovforslaget henvises til udvalget om offentlige arbejder. Hvis ingen gør indsigelse mod dette forslag, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Der er ikke mere på dagsordenen.

I henhold til lov nr. 447 af 11. oktober 1972 om Danmarks tiltrædelse af De europæiske Fællesskaber skal der foretages valg af 10 medlemmer til Europa-Parlamentet. Valget gælder, indtil nyt valg er foretaget, senest 6 måneder efter næste folketingsvalg.

Folketingets næste møde afholdes i morgen, fredag den 18. oktober, kl. 11 med følgende dagsorden:

1) *Første behandling af:*

Forslag til lov om boligbyggeri.

2) *Første behandling af:*

Forslag til lov om ændring af lov om realkreditinstitutter.

3) *Første behandling af:*

Forslag til lov om ændring af lov om boligbyggeri [af Kaj Hansen m. fl.].

4) *Første behandling af:*

Forslag til lov om ændring af lov om leje. (Opsigelsesbeskyttelse, beboerdemokrati og bytteret m.v.).

5) *Første behandling af:*

Forslag til lov om ændring af lov om midlertidig regulering af boligforholdene.

Mødet hævet kl. 14.34.