

[Poul Dam.]

budsmanden i sin tid har optaget til behandling på eget initiativ i medfør af ombudsmandslovens § 6, stk. 5. Han blev færdig med sin undersøgelse og afleverede en redegørelse den 19. marts 1970, og en lille måned senere fulgte der en debat her i folketinget, som endte med et dagsordensforslag, på grundlag af hvilket der blev nedsat et udvalg på 17 medlemmer til at undersøge sagen nærmere. Også betænkningen fra dette udvalg er, som medlemmerne vil vide, optrykt i ombudsmandens beretning.

Når man sammenligner de to beretninger — og ganske særlig når man gør det med den ekstra viden, som det medfører at have siddet i det pågældende udvalg — kan man ikke undlade at lægge mærke til, at folketingsudvalget ganske åbenbart har fået en hel del oplysninger frem, som ombudsmanden ikke har haft eller ikke har anset for at være særlig væsentlige i sammenhængen.

Når vi har en ombudsmand, som er folketingets tillidsmand på en lang række områder, og som har en meget vidtgående hjemmel til at skaffe sig oplysninger, så giver en sådan sag anledning til nogen bekymring. Konklusionerne af ombudsmandens undersøgelse og af folketingsudvalgets arbejde var meget langt sammenfaldende, men der kom dog under folketingsudvalgets arbejde så meget supplerende materiale frem, at man må sige, at det for sagens samlede oplysning var nyttigt, at folketinget selv tog sagen i sin hånd og gennem dette udvalg gjorde et større og mere vidtgående arbejde end det, ombudsmanden havde kunnet udrette.

Det gør det efter min mening nødvendigt, at folketinget følger ombudsmandens virksomhed og følger de sager, som forekommer, og som ombudsmanden måske tager op, måske ikke tager op, langt mere grundigt, end vi hidtil har gjort det. I hvert fald viser det, at det i dette tilfælde var væsentligt og rigtigt, at folketinget gjorde mere, end ombudsmanden havde gjort.

Hermed slutte forhandlingen.

Forslagets tekst og dets overgang til anden (sidste) behandling
vedtoges uden afstemning.

Den næste sag på dagsordenen var:

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

(Lovforslaget (nr. 55) findes i tillæg A, sp. 1367, fremsættelsen i tidenden sp. 976).

Lovforslaget sattes til forhandling.

Boye Hansen: Må jeg allerførst udtale min glæde over, at man nu er kommet så langt, at man kan påbegynde arbejdet med udbygningen af Hareskovbanen til S-bane med tilslutning til det storkøbenhavnske S-banenet, således som det blev vedtaget i loven af 1961 om det storkøbenhavnske S-banenet m. v. Loven af 1961 omfatter bl. a. ombygning af Hareskovbanen til S-bane og indførelse af denne bane til Boulevardbanen ad en ny forbindelsesbane fra København L til Svanemøllen med hen- og tilbagekørsel til og fra København L station. Denne nye forbindelseslinje var tænkt som en midlertidig ordning, idet man dengang regnede med, at Hareskovbanens endelige indføring til Boulevardbanen engang skulle ske via en tunnelbane langs Nørrebrogade. Jeg er enig med ministeren i, at denne tanke efter de nu foreliggende planer må betragtes som bortfaldet. I nr. 1 i det nu af ministeren fremsatte forslag foreslås det, at Hareskovbanen indføres fra Emdrup, formentlig fra den nuværende Tuborgvej-Emdrupvej station, direkte til Svanemøllen uden om København L, således at man undgår hen- og tilbagekørsel fra denne station. Af bemærkningerne til lovforslaget fremgår det endvidere, at denne nye forbindelsesbane bliver den permanente indføring af Hareskovbanen til Boulevardbanen.

[Boye Hansen.]

I lovforslagets nr. 2 foreslås det at nedlægge station København L, når den elektriske drift på Hareskovbanen og forbindelsesbanen til Svanemøllen er påbegyndt.

De foreslåede ændringer må efter det foreliggende anses for yderst fornuftige, og de medfører, hvad jeg anser for noget ret væsentligt, ikke nogen forringelse af trafikbetjeningen, måske tværtimod. Udbygningen af S-banenettet medfører en udbygning af den kollektive trafik, som derved bliver mere attraktiv, og jo mere attraktiv vi gør den kollektive trafik, jo mere bidrager vi til en aflastning af den private persontransport, hvilket vi vel alle er interesseret i. Jeg vil gerne understrege over for ministeren, at min gruppe lægger megen vægt på dette forhold.

Da forslaget endvidere, som oplyst i bemærkningerne, hvad jeg også anser for ret væsentligt, medfører en besparelse i anlægsudgifterne på 10 mill. kr. samt betydelige besparelser i driftsudgifterne, og da man ved nedlæggelse af station Lygten indvinder et ret stort areal, der formentlig kan anvendes på en mere indbringende måde, kan jeg på min gruppes vegne i princippet tiltræde det foreliggende lovforslag.

Idet jeg regner med, at lovforslaget henvises til trafikudvalget, kan jeg på den socialdemokratiske gruppes vegne tilsige velvillig medvirken til forslagets behandling og gennemførelse.

Stæhr Johansen: Det foreliggende lovforslag betyder en ændring af de planer for Farumbanen, som folketetinget vedtog i 1961, og jeg vil gerne straks sige, at vi fra konservativ side har den opfattelse, at trafikministeren hermed har fundet, om ikke et columbusæg, så dog et guldæg i form af et forslag, der tilsyneladende uden de helt store ulemper bevirker en besparelse i anlægsudgiften for Farumbanen på ca. 10 mill. kr. og indebærer en mulighed for nedsættelse af driftsudgifterne med ca. 600.000 kr. om året.

Lovforslaget betyder den endelige opgivelse af en tunnelbane under Nørrebrogade fra København L til Nørreport — en ændring i tunnelbaneprojektet, som vi ikke fra vor side skal beklage. Forslaget betyder også en definitiv nedlæggelse af København L, i hvert fald som station for persontrafik-

ken. Jeg er helt enig med hr. Boye Hansen om, at forslaget ikke betyder en dårligere trafikbetjening af det i øvrigt meget tæt befolkede område, som Nørrebro er netop på dette sted. Jeg mener, at den løsning, der er skabt, i virkeligheden til syvende og sidst er en forbedring.

Selve trafikbetjeningen, hvad sporvejene angår, er i orden på det sted, og Nørrebro station ligger kun få skridt fra København L. Derfor er der tale om en tilfredsstillende løsning også for de trafikanter, hvis tilknytning til København L nu vil forsvinde.

Vi kan altså tiltræde det foreliggende forslag, men jeg vil i denne forbindelse gerne komme med nogle enkelte bemærkninger om hele den storkøbenhavnske trafiksituation og om tunnelbanesagen som et led i løsningen af den kollektive trafik.

Som nævnt under behandlingen af loven af 1961 om Farumbanens indføring, Køgebugtbanen og Lundtoftebanen er tempoet i udbygningen af disse efter min opfattelse meget nødvendige baner et væsentligt spørgsmål. Så vidt jeg er orienteret, er man langt fremme med Køgebugtbanens fremføring, dog kun til Vallensbæk, mens der på Farumbanen er foretaget en række bygningsarbejder med henblik på dennes ombygning til S-bane. Det er jo ikke noget overvældende fremskridt, denne sag har gjort på 9 år, og når man dertil lægger, at de andre tunnelbanelinjer end ikke er påbegyndt, for slet ikke at tale om de uafklarede planer for Amager, som er et trafikalt u-land, er det jo ikke med særlig stor glæde, man kan se tilbage på denne sag og dens løsning.

Forholdet er jo det, at langt de fleste storbyer rundt om i verden for længst har løst deres tunnelbaneproblemer, og at det er en kendsgerning, at ingen af disse byer i dag vil undvære dette vigtige led i den kollektive trafik. I det storkøbenhavnske område har mangelen på bekvem og hurtig kollektiv forbindelse til citykernen medført, at man har kompenseret ved at benytte de individuelle transportmidler, der jo i dag simpelt hen er ved at lave konstante trafikpropper i Storkøbenhavn.

For sporvejenes vedkommende har man forsøgt at gennemføre en omfattende rationalisering ved overgang til busdrift på alle sporvejslinjer; der er nu kun 2 sporvejslinjer

[Stæhr Johansen.]

tilbage, og disse bliver bussificeret i meget nær fremtid.

For planlægningen i Københavnsregionen var det et betydeligt fremskridt, at principbeslutningen om en ny lufthavn på Saltholm blev taget, og denne sag har jo også en nær sammenhæng med udbygningen af det kollektive trafiksystem ikke mindst på det, hvad trafik angår, underudviklede Amager.

Jeg skal ikke her resumere de mange og lange diskussioner, der har været om tunnelbanesagen, men blot pege på, at det meget klart fremgår af egnsplanrådets trafikanalyse, at Københavnsregionen står over for en katastrofal trafiksituation, medmindre der i de kommende 5 år gøres alt for at udbygge de kollektive trafikmidler og skaffe de fornødne indføringer ad de store landeveje i hovedstadsområdet.

Ministeren for offentlige arbejder har i sin hvidbog af april i år peget på, at meget væsentlige forbedringer, hvad angår S-banenettet, vil kunne udføres for anlægssummer, der er relativt beskedne i forhold til statens indtægter af det område, der skal betjenes. Det skulle glæde mig, om ministeren for offentlige arbejder i konsekvens af denne tankegang ville fremkomme med forslag til en samlet plan for en hurtig og effektiv løsning af trafikproblemerne i hovedstadsområdet.

Det er som sagt min opfattelse, at ministeren med det foreliggende lovforslag tilføjer S-banenettet en ikke uvæsentlig forbedring, som vil blive meget værdifuld for de mange beboere langs Farumbanen.

Med disse ord skal jeg anbefale det foreliggende lovforslag til tingets hurtige og velvillige behandling.

Holmberg: Det foreliggende lovforslag om en ændret linjeføring for Hareskovbanens indføring drager jo egentlig konsekvensen af den tredje, og vi kan sige nyeste, fase i udviklingen af planerne om Hareskovbanens elektrificering og indføring til i alt fald byens midte.

Der er unægtelig sket en hel del ændringer i projekterne. Oprindeligt var der forudsat videreførelse af denne bane fra Lygten station i den forudsatte tunnelbane under Nørrebrogade, som man dengang forestillede sig anlagt i 1960'erne, men da det blev klart, at

denne tunnelbane ikke ville blive anlagt i de nærmeste år efter Hareskovbanens elektrificering, fremkom forslaget om Hareskovbanens midlertidige indføring, altså Lygten-Svanemøllen. Senere kommer så tunnelbaneudvalgets indstilling fra februar 1970; den forudsætter Nørrebrogadetunnelbanen fortsat til Brønshøj og eventuelt til Høje Gladsaxe med Hareskovbanens indføring over Svanemøllen, og man må nok regne med, at dette bliver den permanente løsning.

Dette er i allerhøjeste grad et forslag med perspektiver i, og derfor må vi overveje det meget nøje, hvis vi vil undgå fejlinvesteringer.

Mon ikke det vil være rigtigt netop ved denne lejlighed lige kort at nævne, hvad tunnelbanepleanerne nu omfatter. Det er for det første Citybanen fra Hovedbanegården under Rådhuspladsen og Kongens Nytorv til Østerport station, for det andet en bane under Vestamager til de planlagte Amagerbyer, Christianshavn og City, Nørrebrogade, Brønshøj og Høje Gladsaxe og for det tredje en bane under Amagerbrogade, Islands Brygge, Hovedbanegården til Frederiksberg.

Man kan spørge, om det umiddelbart kommer denne sag ved, og dertil må jeg svare, at det mener jeg det gør, for det hele hænger jo sammen. Hareskovbanen er direkte berørt af disse planer, det er det ene af de tre vedtagne S-baneanlæg: Køgebugtbanen, Hareskovbanens elektrificering og indføring og endelig Lundtoftebanen, som vel kan siges at være trådt noget i baggrunden.

Planerne vedrørende Hareskovbanen indgår endvidere i bestræbelserne for en modernisering og effektivisering af den kollektive trafik i Storkøbenhavn og hermed også en forbedring af konkurrenceevnen over for den private biltransport, der især i myldretimerne skaber problemer. Det nye forslag om direkte indføring af Hareskovbanen over Svanemøllen skulle efter det oplyste betyde ret store driftsmæssige og investeringsmæssige besparelser, nemlig på henholdsvis 600.000 kr. og 10 mill. kr., og der er derfor gode grunde til at anbefale forslaget.

Men derudover mener jeg, der er nogle væsentlige ting, som vi også må tage i betragtning. Jeg er fuldstændig klar over, at dette ikke er en anlægslov, det drejer sig ikke om en anlægsbevilling, men det er alli-

[Holmberg.]

gevel en principbeslutning om linjeføring, og jeg tror ikke, den vil ændre tidsrækkefølgen af de ydre S-baneanlæg. Jeg vil stadig væk tro, at Køgebugtbanen fremdeles må anses for det mest presserende anlæg, for det er alligevel i den sektor, den store byudvikling vil finde sted, og det er nødvendigt, at denne byvækst fra starten får en effektiv S-banebetjening.

Investeringerne i Hareskovbanen er jo ret beskedne, men jeg finder det rigtigt, at dette anlæg alligevel ikke må forsinke Køgebugtbanens anlæg.

Derudover har jeg et par bemærkninger om privatbilkørsel og kollektiv trafik. Hvis Hareskovbanen skal bidrage mærkbart til at aflaste radialveje og centrum for bilkørsel og parkering, må der fra starten sikres de tilstrækkelige velbeliggende og, siger jeg med vilje, gratis parkeringspladser ved banens ydre stationer. En del af de trafikanter, der bor i en vis afstand fra disse stationer, må kunne se deres fordel i at benytte egen bil til banen, og hvis ikke de kan det, sker der ingen udvikling. De må kunne se en fordel i at køre derind, parkere deres vogn gratis og så tage toget ind til centrum. At en sådan ændring og udvikling i trafikformerne i al-lerhøjeste grad passer godt ind i den diskussion, vi i øjeblikket har om forurening og røg og støj og møg, er da heller ingen skade til. Men derudover må der selvfølgelig sikres tilstrækkelig hyppige togafgange, så banen kan blive et acceptabelt alternativ til privat bilkørsel.

Endvidere anføres det i bemærkningerne til lovforslaget, at de arealer, som kan indvindes, og som menes at have en værdi af ca. 5 mill. kr., måske kan udlejes til jernbanekunder. Jeg er nu slet ikke sikker på, at dette er rigtigt; måske ville det have større samfundsmæssig værdi, om netop disse arealer kunne indgå i en slags ydre Nørrebro-centerdannelse på linje med det planlagte Valby Centrum. Jeg nævner det, uden at det behøver at diskuteres her ved første behandling, da jeg finder det rimeligt, at det indgår i drøftelserne i udvalget. Der er naturligvis trafikale problemer, men der er sandelig også problemer af generalplanmæssig og egnsudviklingsmæssig betydning.

Der er egentlig ret så indviklede perspektiver i dette lovforslag. Det ser ret beske-

dent ud med de tre punkter, men går man det hele igennem, er det altså efter min mening alligevel ret kompliceret. Det er nok ikke nødvendigt at opfordre repræsentanter for de berørte kommuner og egnsplanrådet til at søge foretræde for udvalget, det betragter jeg som en selvfølge at de vil og kan hilse det med tilfredshed. Jeg tror, det vil være meget nyttigt, for nok er bevillingsopgaverne lagt op til os, men når det drejer sig om det praktiske i disse ret indviklede spørgsmål, kan det godt være, at netop disse folk udefra har lidt mere forstand på problemerne, end vi måske har her i folketinget.

Alt taget i betragtning kan jeg på mit partis vegne tilsige velvillig udvalgsbehandling.

Skovmand: Det foreliggende lovforslag om bl. a. ændring af linjeføringen for Hareskovbanen er særdeles velbegrundet. Man spørger uvilkårligt sig selv, hvorfor det ikke er fremsat på et langt tidligere tidspunkt, men forklaringen må vel være, at man har følt sig bundet af de storstilede planer om en tunnelbane under de forskellige dele af København; det er kun glædeligt, at planerne nu bliver mere realistiske.

Men når man er gået så langt, kunne det være fristende at spørge, om ikke man kan gå et skridt længere og overveje muligheden af en billig midlertidig løsning for Hareskovbanen, så man f. eks. i første omgang kunne bringe passagererne fra banen ind til Svane-møllen, inden banen var fuldt elektrificeret. Jeg ved ikke, om der er penge at hente i en sådan fremgangsmåde, men det vil dog under alle omstændigheder være nyttigt, om sådanne oplysninger kunne gives i trafikudvalget, som jeg går ud fra skal se på dette lovforslag.

I det hele taget ville det sikkert være nyttigt, om vi kunne få et samlet overblik over udgifterne ved at anlægge forskellige baner i det storkøbenhavnske område set i forhold til deres samfundsmæssige betydning, som også hr. Holmberg var inde på det.

Ministeren vil formentlig være enig med mig i, at det må være mest hensigtsmæssigt at anlægge de baner først, der giver det største samfundsmæssige udbytte. Vi må jo erkende, at der er begrænsede midler til rådighed på dette område, og det kan vel i og for sig diskuteres, om det er samfundsmæssig

[Skovmand.]

rigtigt at gå i gang med tunnelbaner og med Hareskovbanen nu fremfor f. eks. en forlængelse af Køge- og Tåstrupbanerne.

Men det må vi kunne se på i trafikudvalget, og med disse bemærkninger vil jeg gerne anbefale lovforslaget på min gruppes vegne.

Arne Larsen: Vi skal i dag behandle forslag til lov om ændring af lov om S-banenettet i København. Det er jo en lov, som vedtoges i 1961, og dengang vedtog vi at anlægge 3 nye S-baner: Køgebugtbanen til Vallensbæk, elektrificering af Hareskovbanen og anlæg af Lundtoftebanen. Det var dengang folketingets håb, at disse baner kunne være anlagt og taget i brug inden for 6-8 år, men det gik jo helt anderledes. I 1965 fik vi da et nyt forslag at tage stilling til, hvorefter vi prioriterede udbygningen af de tre S-baner således, at Køgebugtbanen fik første prioritet. Det var sikkert meget hensigtsmæssigt, at folketinget vedtog en sådan prioritering, for ellers var vi måske ikke nået så langt, som vi er i dag, så havde det måske stadig været et meget stort spørgsmål, hvornår disse baner i det hele taget blev fuldført.

I forbindelse med ændringen i 1965 diskuteredes meget problemet om Hareskovbanens indføring i København; der var jo dengang planer om, at vi muligvis skulle have en videreføring af Hareskovbanen som et tunnelanlæg ind til Nørreport station og måske videre over til Amager. Men man var klar over, at det nok ville tage nogle år, før vi nåede så langt, så derfor var det hensigtsmæssigt at spekulere på en midlertidig indføring af Hareskovbanen til den eksisterende Boulevardbane, og derfor vedtog vi et lovforslag om denne midlertidige indføring af Hareskovbanen. Den skulle føres ind til Lygten station og derfra tilbage igen mod Lyngbyvejen og Svanemøllen og derefter ind i Boulevardbanenettet. Det var i og for sig en hensigtsmæssig beslutning, men den var altså af midlertidig karakter.

Nu kommer ministeren og foreslår det midlertidige strøget, således at vi får en permanent løsning af Hareskovbanens indføring ikke via Lygten station, men altså via Lyngbyvej station.

Jeg skal i og for sig ikke have noget imod

at gå med til denne ændring, for dels sparer man 10 mill. kr. i anlægsudgifter, dels får man et areal stillet til rådighed, hvis værdi er ca. 5 mill. kr., så der er altså tale om en vis besparelse. Derudover siger ministeren i bemærkningerne, at der i og for sig for 80 pct. af de mennesker, som kommer til at benytte denne bane, også bliver en tidsgevinst, idet de 80 pct. skal videre i Boulevardbanens område og altså ikke stige om til det ydre Nørrebro.

Det lyder selvfølgelig udmærket, og det må man tilslutte sig, men jeg vil bare spørge ministeren, om han nu tror, at dette holder, om han ikke om 5 år igen kommer med et nyt forslag om ændringer, for hidtil har vi bogstavelig talt ikke set andet end sådanne forslag om ændring af den oprindelige lov, og jo længere tiden går, des mere uhensigtsmæssig viser det sig at vore beslutninger er. Det skulle såmænd ikke forbavse mig, om man i løbet af 3-4 år igen laver beslutningerne om, hvis man da ikke virkelig sætter noget ind på at føre de love ud i livet, som vi vedtager her i folketinget.

Jeg vil gerne benytte lejligheden til at sige, at jeg er meget bekymret over, at ministeren ikke, samtidig med at han foreslår disse ændringer, kommer med et forslag om udbygning af Køgebugtbanen. Det er sikkert ministeren bekendt, at loven, som vi oprindeligt vedtog den, bl. a. omfattede anlæg af Køgebugtbanen til Vallensbæk, men at der i den mellemliggende tid er sket en kolossal udbygning i Køgebugtområdet, og at det er planlagt, at 150.000 indbyggere skal placeres i 10 Køgebugtbyer. Nu er man i gang med denne udbygning, men det, som ikke holder trit med byudviklingen, er udviklingen af trafikårenerne, det er udviklingen af vejanlæggene, og det er en udvikling af S-banenettet. Det er helt urimeligt, at man bygger store centre som f. eks. i Hundigeområdet og ikke samtidig sørger for, når disse centre er bygget, at have de trafiklinjer, som skal betjene disse områder. Jeg vil derfor meget henstille til ministeren, at man hurtigst muligt finder ud af at få videreført Køgebugtbanen, og at ministeren snarest muligt fremsætter lovforslag herom.

Køgebugtudvalget, som er det egentlige planlægningsudvalg, forelagde for et stykke tid siden den endelige dispositionsplan for

[Arne Larsen.]

de 10 nye Køgebugtbyer. I forordet skriver udvalgsformanden, fhv. departementschef Erik Dreyer, bl. a.:

„Forholdene giver anledning til megen bekymring hos planlægningsudvalget. De store trafiklinjer holder tidsmæssigt ikke trit med udviklingen, skønt planlægningsudvalget gentagne gange har rettet indtrængende henvendelse til de kompetente statslige myndigheder. Regeringen og folkettinget må være opmærksomme på, at der igennem disse statsmyndigheders svigtende interesse for trafikudviklingen i Køgebugtområdet kan slås et slemt skår i dette områdes udbygning, der er vedtaget af folkettinget.“

Jeg vil meget stærkt understrege disse bekymringer og altså henstille til ministeren, at vi snarest muligt får noget nyt at vide om udviklingen i dette område.

Der er andre områder, som tilsyneladende har især DSBs bevågenhed, f. eks. var der elektrificeringen af Hillerødbanen, som lige pludselig blev gennemført, uden at folkettinget blev taget med på råd. Da var der altså midler at finde til gennemførelse af disse anlæg, og man kan selvfølgelig sige, at de er påkrævede og ønskelige, men hvorfor skulle Hillerødbanens elektrificering gå forud for Hareskovbanens elektrificering? Det er et stort spørgsmål, man kan stille.

I øvrigt vil jeg meget henstille til ministeren, at man i sit anlægsarbejde i forbindelse med udbygningen af S-banenettet også tænker på publikum og publikumsservice, at man gør såvel togene som især stationerne mere publikumsvenlige, end man hidtil har gjort. Jeg tænker her på bygning af rullende trapper og andre faciliteter, som vil være nødvendige ved disse stationsanlæg.

Jeg vil også pege på nødvendigheden af, at man netop gennem disse anlæg gør mest muligt for at ændre trafikmønstret således, at vi lægger så megen og så stor vægt som muligt på den kollektive trafik, at vi gør, hvad vi kan, for at publikum benytter de kollektive trafikmidler, for derved sparer vi jo væsentlige investeringer f. eks. i vejsektoren.

Der er f. eks. også spørgsmålet om at foretage de nødvendige udbygninger af parkeringsanlæg ved og omkring de nye S-togsstationer, sådan at folk virkelig hurtigt og

bekvem kan komme til den nærmeste S-togsstation og derfra viderebefordres bekvemt og godt ind til deres arbejdsplads i København.

Ja, det var de bemærkninger, jeg ville gøre om det foreliggende lovforslag. Jeg imødeser som sagt gerne yderligere forslag om Køgebugtbanens udbygning og vil gerne støtte lovforslaget, for gennemføres det, så sker der i det mindste noget, og det er jo det, der er det vigtigste i disse spørgsmål.

Horn: Det ærede medlem hr. Holmberg rørte ved et spørgsmål, som giver mig anledning til at gøre et par bemærkninger, men må jeg forinden knytte en enkelt bemærkning til det, der i øvrigt er sagt.

Vores ordfører har jo anbefalet lovforslaget, og heri er jeg helt enig, men jeg ville tro, at beboerne omkring Nørrebroområdet, altså København L, kunne føle sig som skubbet ud i et fjernt u-land. Jeg vil håbe, at Københavns kommune og de kommuner, som kommunen samarbejder med om trafikken i det storkøbenhavnske område, vil tilgodese Nørrebroområdet, og det kan jo kun gøres ved, at man begrænser den private eller individuelle trafik og begunstiger kollektivtrafikken. Det må være forudsætningen for, at beboerne på Nørrebro kan acceptere det, der her er tale om.

Hr. Holmberg rejste spørgsmålet om, hvem der skulle betale, eller rettere han sagde, at parkeringspladserne skulle være gratis. Jeg er helt enig i — og det ærede medlem hr. Arne Larsen var inde på det samme — at der skal skaffes de tilstrækkelige parkeringspladser omkring S-togsstationerne, men når hr. Holmberg mener, at de skal være gratis, vil jeg sige, at det kan godt være, det vil være hensigtsmæssigt, men da man ikke kan grave penge op af jorden, og da ingen ligger inde med hemmelige penge, så vidt vi ved, hverken kommuner eller amter, så var det rart at få at vide, hvem der da skal betale. Det var interessant at vide, om det ærede medlem havde tænkt, at statsbanerne skulle betale, eller hvem han kunne tænke sig. Når jeg gør den bemærkning, er det, fordi jeg har lagt mærke til, at der har været meget tovtækkeri i det storkøbenhavnske område netop om det problem, som igen har haft en række følgevirkninger, og når der er disse tovtækkerier, skyldes

[Horn.]

det selvfølgelig, at man ikke har en ordentlig storkøbenhavnsk ordning i almindelighed og på trafikområdet i særdeleshed. Men det ville interessere mig meget at høre, hvem det ærede medlem har forestillet sig skal betale, for at parkeringen kan være gratis. Jeg skal foreløbig undlade at sige, hvad jeg mener om det.

Ministeren for offentlige arbejder (Guldberg): Ja, jeg kan jo takke for tilslutning fra alle sider over for selve det konkrete forslag, hvis indhold selvfølgelig er en detalje i det samlede S-banenet.

Jeg vil gerne benytte lejligheden til at svare på et par af de spørgsmål, som i øvrigt er kommet frem, og sige, at jeg er ganske enig med de adskillige ordførere, vel næsten alle, der samtidig i deres indlæg har gjort opmærksom på, at der er en sammenhæng og et vist behov for at få en samlet oversigt over hele hovedstadsområdets trafikproblemer og nu i særlig grad naturligvis i denne forbindelse spørgsmålet om den kollektive trafik og de fremtidige planer for udbygningen af S-banenet. Jeg vil gerne give tilsagn om at forsyne trafikudvalget, som jeg går ud fra denne sag bliver henvist til, med en oversigt og et materiale til grundlag for bedømmelse også af nogle af de spørgsmål, som har været rejst her mere direkte.

Når jeg siger det på den måde, er det, fordi jeg i og for sig må erklære mig enig i, at der nok mangler en vis helhedsoversigt over disse ting. Det gør der i nogen grad, fordi vi har en række trufne vedtagelser, vedtaget her i folketinget over mange år, og man selvfølgelig ikke kommer uden om, at der igennem denne lange årrække dels måske ligesom mangler en vis sammenhæng i disse vedtagelser, dels og ikke mindst er sket en udvikling, ikke bare en trafikal udvikling, men også en mentalitetsændring over for forholdet mellem den kollektive trafik og den individuelle trafik i Københavnsområdet. Mentaliteten, som den kommer frem her, er jo ganske klar, og jeg tror ikke, der er megen uenighed mellem partierne og de forskellige trafikordførere om betydningen af nu at få bragt det københavnske kollektive trafiknet i orden.

Jeg vil gerne sige, at jeg er selv kommet til det resultat, at hvis man virkelig skal

have det kollektive trafiknet til at fungere i København, ikke blot S-banerne, men også det, som tillige er nødvendigt, tilslutnings- trafikmidlerne, busser, sporvogne, eller hvad det nu er, så må man erkende — man ser det bl. a. i øjeblikket, hvor der er buslinjer, som ikke kan klare sig, fordi de har for lille trafik, og det er jo en ejendommelig situation, når vi i og for sig alle sammen er enige om, hvordan spørgsmålet skal løses — man må erkende, at det ikke lader sig gøre at etablere et effektivt og godt kollektivt net kombineret af busser, eventuelt sporvogne, hvis der bliver nogen tilbage af dem, og S-tog med virkelig hyppige afgange og en ordentlig betjening af publikum på anden måde end, som flere af ordførerne har været inde på det, ved direkte at begrænse den individuelle trafik. For der skal en vis trafikstørrelse til for at løse denne opgave effektivt, og denne trafikstørrelse kommer ikke, så længe man ofrer pengene på hele tiden at udvide kapaciteten for den individuelle trafik, for så bliver man ved med at skubbe det ud, og så ender man med, som vi vist har været på vej til, at komme til at undergrave de kollektive offentlige trafikmidler, som man egentlig godt ved at man får vældig brug for før eller siden, fordi der jo nu engang er et maksimum for, hvor meget den individuelle trafik kan optage.

Jeg skal altså gerne give tilsagn om en mere almindelig drøftelse af disse ting. I den forbindelse vil jeg sige, at jeg vil gerne have lov til at vente med at komme nærmere ind på — det hører måske heller ikke direkte hjemme ved første behandling — nogle konkrete spørgsmål som f. eks. det af hr. Arne Larsen stillede vedrørende spørgsmålet om Køgebugtbanens videreførelse. Når der ikke er taget skridt til fremsættelse af lovforslag derom, skyldes det netop, at jeg har ment, at det nok ville være gavnligt, bl. a. i lys af den kritik, hr. Arne Larsen selv retter her, om vi nu ligesom søgte at samle det hele sammen og så på, hvad vi har af allerede trufne vedtagelser, hvordan tidsplanerne er for dem, og om der eventuelt er områder, hvor man efter en saglig drøftelse i udvalget kunne rykke noget om på rækkefølgen og lave en mere samlet plan. Det er det, jeg gerne indbyder til, og det er jo i og for sig også det, som man har bedt om.

Jeg skal til sidst kun for en ordens skyld

[Ministeren for offentlige arbejder.]

sige til hr. Arne Larsen, der beklagede sig over, at man har elektrificeret Hillerødbanen, for det første at det blev gjort på grundlag af en tekstanmærkning på finansloven; det skete altså ikke uden om folketinget. Dernæst at jeg har mødt kritik af denne elektrificering mange gange ikke mindst ude på vestegnen, og nu er det altså ved Køge Bugt. Jeg bliver nødt til at bruge det samme svar, som jeg har brugt adskillige gange, og jeg er glad for at få lejlighed til også at komme med det her i salen. Det ligger nemlig således, at forudsætningen for, at Køgebugtbanens elektrificering kunne gennemføres og togene fra Køgebugtbanen få plads i den nuværende Boulevardlinje, var, at man fjernede den uregelmæssige drift, som stammede fra Holtelinjens videre forbindelse til Hillerød; man havde ikke tilstrækkelig kapacitet i Boulevardbanen, før man elektrificerede togene også mellem Holte og Hillerød. Indirekte er denne elektrificering altså en af forudsætningerne for at sætte den Køgebugtbane i gang, som vi regner med kommer i drift i 1972.

De øvrige spørgsmål regner jeg med, jeg må have lov til at gå nærmere ind på under udvalgsbehandlingen.

Holmberg: Hr. Horn faldt lidt over mine bemærkninger om de gratis parkeringspladser og spurgte, hvem der skal betale dem. Det er da givet, at der er ingen parkeringspladser, der er gratis. Jeg vil svare på den måde, at jeg mener, det skal være gratis for bilisterne, ikke for at frede dem — ja, måske også derfor — men for at fremme en udvikling, som vi mener er rigtig, og hvis vi ikke gør det særlig attraktivt, så fremmer vi, som jeg nævnte før, ikke den udvikling.

Med hensyn til anlæg af parkeringspladser er det begrænset, hvad det koster. Der kan blive lidt med arealerhvervelser, men dér kender vi jo i forvejen den vekselvirkning mellem stat og kommune, der hedder refusioner. I dette tilfælde er det imidlertid muligt, at det kunne være af interesse også for DSB ud fra et forretningsmæssigt princip at komme ind i billedet. Men jeg mener altså, det skal være gratis for bilisterne for at fremme den udvikling, som jeg mener er rigtig.

Arne Larsen: Jeg takker for redegørelsen for baggrunden for Hillerødbanens elektrificering. Jeg forstår altså, at den var meget strengt nødvendig af hensyn til Køgebugtbanens indføring. Nu håber jeg, at forholdene har bedret sig så meget, at vi nu også kan føre Hareskovbanen ind i Boulevardbanens rør, som det altså nu bliver tilfældet; så er der da sket visse fremskridt, siden vi behandlede det første forslag om S-banennettets udbygning.

Jeg er også meget stor tilhænger af, at vi får gjort S-banerne så attraktive som overhovedet muligt, og derfor var jeg inde på spørgsmålet om anlæg af parkeringspladser. Jeg tror ligesom hr. Holmberg, at det bliver nødvendigt at stille disse arealer gratis til rådighed for bilisterne, og hvem der så skal betale er klart. Det må jo blive staten og kommunerne, som foretager de nødvendige investeringer, og det er trods alt investeringer, som kommer igen, idet vejudbygningen billiggøres væsentligt, når vi får den kollektive trafik udbygget.

Så var der et problem, som jeg ikke fik berørt i første omgang, men som jeg lige vil benytte lejligheden til at omtale, nu jeg er på talerstolen. Det er spørgsmålet om det areal, som forefindes ved Lygten station, og som altså er 5 mill. kr. værd. I henhold til løvforslaget får statsbanerne ret til at disponere over det, de kan sælge det eller udleje det, og det er selvfølgelig udmærket. Men jeg vil meget gerne henstille til trafikministeren, at man ikke sådan lige med det samme sælger det areal, men stadig væk bevarer retten til at råde over det, for, som hr. Boye Hansen var inde på, er problemet om tunnelbaneanlæg i København slet ikke afklaret endnu. Jeg forstod på hr. Boye Hansen, at det sandsynligvis ikke var meningen, at der skulle være et tunnelbaneanlæg i Nørrebrogadelinjen, men i henhold til de nyeste planer, som tunnelbaneudvalg I har udarbejdet, skulle vi have et tunnelbaneanlæg i Nørrebrogadelinjen videre i Frederikssundsvejlinjen mod Brønshøj og derfra videre til Gladsaxe. Det bliver altså ikke det oprindelige forslag med Hareskovbanens indføring, men der bliver alligevel en tunnelbanestrækning omtrent samme sted for en vis del af strækningens vedkommende, fra Nørrebro, Lygten station, videre ad

[Arne Larsen.]

Frederikssundsvej og ud mod Brønshøj-Gladsaxe. Det er da meget tænkeligt, at statsbanerne får behov for dette areal til sin tid til bygning af en tunnelbanestation, og så ville det da være ærgerligt, hvis man havde afhændet arealet og bagefter skulle købe det tilbage igen, så mon ikke man skal beholde det endnu et stykke tid?

Horn: Det glæder mig at høre, at to ordførere er med på, at det må være gratis for bilisterne at benytte parkeringspladserne ved S-stationerne, og det falder meget nøje sammen med det, som ministeren var inde på. Jeg tror nok, at hvis vi skal have en fornuftig trafikordning med en rimelig deling og tilstrækkelig effektivitet, må man gå den vej.

Jeg lagde mærke til, at hr. Holmberg var af den opfattelse — og den synes også at deles af hr. Arne Larsen — at det må være stat og kommune, som skal dele omkostningerne. Det er naturligvis en af de ting, man kan tale om, men jeg vil dog gerne her fremhæve som mit synspunkt, at hvis statsbanerne skal indblandes i det, må det ske ved en særlig bevilling netop til det bestemte formål. Statsbanerne kan ikke være tjent med, og samfundet kan ikke være tjent med, at statsbanernes udgifter forøges, så man kan køre videre med snakken om, at det er forfærdeligt, at de statsbaner giver det store underskud. Det er en voldsom belastning for samtlige ansatte ved statsbanerne, at de daglig skal have den stukket ud. Derfor må man, hver gang man vil påføre DSB en udgift, nøje overveje, om det er noget, der har direkte med statsbanernes egentlige opgaver at gøre, eller det er følger-virkninger, som det kendes i en lang række andre relationer; vi kender det med havnene og med vejnettet, navnlig det overordnede vejnet. Derfor beder jeg om, at man gør sig klart, at hvis det skal være sådan, må der særlige bevillinger til, og jeg så egentlig gerne, at man interesserede sig for at få dette problem løst, for det er klart, at det

bliver dyrere og dyrere for hver dag, man undlader at sikre sig de arealer, som skal bruges til dette formål, og det er jo betydelige arealer, det drejer sig om, hvis man skal have en virkelig nyttevirkning ud af det.

Ministeren for offentlige arbejder (Guldberg): Jeg skal kun lige svare hr. Arne Larsen på det sidstnævnte spørgsmål om arealet ved Lygten. Jeg er ganske enig i, at det skal man ikke sådan skulle sig af med, før man har fået mere overblik over det hele, og i det, jeg sagde i mit første indlæg her, ligger også, at jeg mener, tiden er ved at være moden til en almindelig overvejelse af alle disse ting.

Til den diskussion, der har været om parkeringspladserne ved S-toget, vil jeg da gerne give det ene bidrag, at jeg tror, det er meget afgørende, om disse S-banestationer betjener et stort opland; gør de det, vil der givet være et behov for parkeringspladser, og så må man også finde ud af, hvordan de skal etableres. Jeg mener heller ikke, de kan skrives på jernbanedriften, om man så må sige, men man må vel nok kunne finde en fornuftig måde at gøre det på.

Men jeg vil gerne gøre opmærksom på, at en meget betydelig del af S-banestationerne ligger i meget tæt eller relativt tæt bebyggede områder, hvor forholdet er det, at et flertal af trafikanterne bor i en afstand af 10-15 minutters gang fra S-banestationen, og hvis statsbanerne skulle indrette parkeringsanlæg til alle de passagerer med 10-15 minutters gangafstand, som bærer $\frac{1}{2}$ t blik på ryggen og stiller det en hel dag ved S-banestationen, så kan jeg i hvert fald garantere for, at S-banerne ikke kommer til at betale sig. Men det er vel heller ikke det, der er meningen. Ved de længere afstande er det givet, at der er et behov, ved de kortere kunne man ud fra mange synspunkter, også kondimæssige, sige, at det måske ikke var så forfærdeligt vigtigt at bygge sådanne kæmpemæssige parkeringspladser for at spare folk for 10-15 minutters gang eller nogle få minutter på et andet befordringsmiddel.

Hermed sluttede forhandlingen.

Lovforslagets overgang til anden behandling vedtoges uden afstemning.

Formanden: Efter de faldne udtalelser foreslår jeg, at lovforslaget henvises til trafikudvalget. Hvis ingen gør indsigelse mod dette forslag, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Den sidste sag på dagsordenen var:

Valg af 17 medlemmer til et udvalg angående forslag til lov om ændring af lov om udenrigstjenesten.

Valgt blev: *Adam Møller, Langkilde, Poul Schlüter, Knud Østergaard, Per Federspiel, Arne Christiansen, Jens Frandsen, Helge von Rosen, Bilgrav-Nielsen, Erik Hansen (Ålborg amt), Per Hækkerup, Jørgen Peder Hansen, Lysholt Hansen, Frode Jakobsen, Ivar Nørgaard, Teichert og Gert Petersen.*

Formanden: Der er ikke mere på dagsordenen.

Folketingets næste møde afholdes i morgen, onsdag den 25. november, kl. 13 med følgende dagsorden:

1) *Spørgsmål til ministrene.*

2) *Første behandling af:*

Forslag til lov om ændring af lov om tillæg til lov om smitsomme sygdomme hos husdyrene.

3) *Første behandling af:*

Forslag til lov for Grønland om erhvervs-mæssig uddannelse.

4) *Første behandling af:*

Forslag til folketingsbeslutning om nedlæggelse af hjemneværet [af Morten Lange m. fl.].

Mødet hævet kl. 14.42.

28. møde.

Onsdag den 25. november kl. 13.

Formanden: I skrivelse af gårs dato meddeler justitsministeren, at han ønsker skriftligt at fremsætte:

Forslag til lov om ændring af lov om pas til danske statsborgere m. v.

I skrivelse af gårs dato meddeler socialministeren, at hun ønsker skriftligt at fremsætte:

Forslag til lov om ændring af lov om folkepension. (Om alderstillæg),

forslag til lov om ændring af lov om invalidepension m. v. (Forhøjelse af arbejdsgiverbidraget til invalideforsikringsfonden) og

forslag til lov om ændring af lov om børne- og ungdomsforsorg. (Ændrede tilskudsregler for daginstitutioner).

Medlemmer af folketinget Kampmann, Camre, Grünbaum, Ove Hansen, Holst, Egon Jensen, Waldemar Laursen, Otto Mørch, Helge Nielsen og Chr. Thomsen har meddelt mig, at de ønsker skriftligt at fremsætte:

Forslag til folketingsbeslutning om bekæmpelse af forurening.

Skriftlig fremsættelse af forslag.

Justitsministeren (Thestrup): Hermed har jeg den ære for det høje ting at fremsætte forslag til lov om ændring af lov om pas til danske statsborgere m. v.

Efter forslaget skal gebyret for udstedelse af pas ændres fra 20 kr. til 75 kr. Ændringen er begrundet i øgede udgifter til politiets administration.

Det i loven fastsatte gebyr gælder kun pas til personer over 18 år. Til personer under denne alder udfærdiges pas; der kun gælder i indtil 5 år, og for hvilke gebyret ved bekendtgørelse er fastsat til 10 kr. Samtidig med gennemførelsen af det foreliggende lovforslag vil justitsministeriet ændre dette gebyr til 25 kr.

Med disse ord skal jeg anbefale lovforslaget til det høje tings velvillige behandling.