

[Formanden.]

- 6) Valg af 1 medlem til Nationalbankens repræsentantskab (i stedet for Henry Christensen).

Mødet hævet kl. 15.15.

## 19. møde.

Torsdag den 5. november kl. 13.

**Formanden:** I skrivelse af gårds dato meddeler ministeren for offentlige arbejder, at han ønsker skriftligt at fremsætte:

*Forslag til lov om ændring af lov om udbygning af det storkøbenhavnske S-banenet og om forarbejder for tunnelbaneanlæg i København og Frederiksberg.*

I skrivelse af gårds dato meddeler udenrigsministeren, at han ønsker skriftligt at fremsætte:

*Forslag til lov om ændring af lov om udenrigstjenesten.*

Medlem af folketinget Hanne Reintoft har meddelt mig, at hun ønsker skriftligt at fremsætte:

*Forslag til lov om ændring af lov om midlertidig regulering af boligforholdene,*

*forslag til lov om ændring af lov om boligbyggeri og*

*forslag til lov om ændring af lov om leje.*

I skrivelse af dags dato meddeler boligministeren, at han ønsker skriftligt at fremsætte:

*Forslag til lov om ændring af lov om boligbyggeri.*

Medlem af folketinget Helge Nielsen har meddelt mig, at han ønsker til ministeren for offentlige arbejder at stille følgende spørgsmål:

„Agtter ministeren at ændre planerne for den del af Hareskovvej, der benævnes Bispengbuen?“

Medlem af folketinget Kjeld Olesen har meddelt mig, at han ønsker til forsvarsministeren at stille følgende spørgsmål:

„Agtter ministeren at skabe forudsætninger for en kontakt på landsplan mellem de værnepligtiges talsmænd — eventuelt ved oprettelsen af en landsorganisation?“

Spørgsmålene vil blive optaget på dagsordenen for tingets førstkommende spørgetid.

*Skriftlig fremsættelse af lovforslag:*

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

Loven af 1961 omfatter anlæg af Køgebugtbanen til Vallensbæk, ombygning af Hareskovbanen til S-bane og indføring af denne bane til Boulevardbanen ad en ny forbindelsesbane fra København L station til Svanemøllen station samt anlæg af Lundtoftebanen, ligesom der i loven var bestemmelser bl. a. om nedsættelse af visse udvalgte med henblik på forarbejder for tunnelbaneanlæg i København.

For så vidt angår de nævnte nye S-baneanlæg, var det dengang forudsat, at anlægene skulle udføres sideløbende på 6-8 år, idet det ikke forudgående var lykkedes at opnå enighed om en prioritering af disse baner.

På grund af knaphed på såvel bevillinger som teknisk arbejdskraft blev det imidlertid senere erkendt, at der måtte ske en prioritering af de pågældende baneanlæg, og i 1965 fik den daværende minister for offentlige arbejder derfor folketingets tilslutning til, at Køgebugtbanen fuldføres forud for Hareskovbanen og forbindelsesbanen, som så igen fuldføres forud for Lundtoftebanen.

Arbejdet på Køgebugtbanen er nu så vidt fremskredet, at banen på strækningen til Vallensbæk forudsættes ibrugtaget til efteråret 1972, og anlægsarbejderne påregnes derfor genoptaget på Hareskovbanen og på forbindelsesbanen i næste finansår.

Som foran nævnt blev det i loven bestemt, at forbindelsesbanen skulle gå fra København L til Svanemøllen, det vil sige,

## [Ministeren for offentlige arbejder.]

at Hareskovbanens tog efter at være kørt ind på København L henholdsvis fra Farum og Svanemøllen måtte køre samme vej tilbage for at komme henholdsvis til Svane-  
møllen og Farum.

I det forud for nævnte lov udarbejdede oprindelige lovforslag var der ikke foreslået anlagt en sådan forbindelsesbane, og det fremgik af lovforslagets bemærkninger, at Hareskovbanen nok var tænkt færdigbygget som S-bane, men muligt indtil videre trafikeret med dieseldrift i 20 min. intervaller, og at forbindelsen til den indre by midlertidigt skulle ske ved omstigning til S-togene mod Vanløse og Hellerup på Nørrebro station.

Begrundelsen for denne midlertidige løsning var, at såvel Hareskovbanens som Køgebugtbanens indføring til København blev set i sammenhæng med det endnu ikke afklarede spørgsmål om anlæg af tunnelbaner i København, et spørgsmål, der var behandlet i den københavnske trafikkommission af 1944, i samfærdselskommissionen af 1950, Københavns generalplan af 1954 og i statsbanernes og Københavns kommunes forslag af 1956 til linjeføring for tunnelbaner — og som alle i princippet gik ind for, at Hareskovbanens indføring til bymidte skulle ske som tunnelbane i eller langs Nørrebrogade — og at man ved loven ikke ønskede at foregribe noget væsentligt med hensyn til den senere indføring af disse baner.

Under lovforslagets behandling blev det imidlertid stærkt fremhævet, at det af hensyn til en tilfredsstillende trafikmæssig betjening af beboerne langs Hareskovbanen måtte anses for hensigtsmæssigt, at banen midlertidigt blev indført i Boulevardbanen over Svanemøllen S-station, og der indføjes derfor det senere vedtagne ændringsforslag, hvorefter der anlægges en dobbeltsporet bane fra København L til Svanemøllen.

Ud fra de nu foreliggende planer, herunder en udvidelse af det bestående og forventeligt senere til den såkaldte købstadsring forlængede S-banenet, må de tidligere pla-

ner om et særligt tunnelbanenet med Køgebugt- og Hareskovbanens indføringer som en heri indgående del betragtes som bortfaldet. Dette forhold har da også haft en væsentlig betydning ved tunnelbaneudvalg I's senere indstilling af april 1970 om yderligere tunnelbaneanlæg, der er gået ud på anlæg af en Brønshøj-Nørrebro-Amager bane samt en Frederiksberg-Amager bane, førstnævnte evt. med særligt metroprofil, d. v. s. et mindre profil end det, der gælder for en traditionel S-bane.

Hareskovbanens indføring til Boulevardbanen via Svanemøllen S-station (forbindelsesbanen) må herefter betragtes som en permanent indføring, og i anledning af, at arbejdet på såvel Hareskovbanen som forbindelsesbanen som før nævnt påregnes genoptaget i 1971, er vi i ministeriet i forbindelse med det heraf følgende planlægnings- og detailprojekteringsarbejde kommet ind på tanken om at føre Hareskovbanen direkte fra Emdrup ind til Svanemøllen uden om København L.

Som motivering herfor skal jeg henvise til, at i henhold til bl. a. den nu foreliggende trafikprognose for 1975 fra egnsplanrådet, i hvilken Hareskovbanen er forudsat fuldført som S-bane og ført ind over København L-Svanemøllen, kan der på Hareskovbanen regnes med ca. 15.000 dagligt rejsende pr. retning, hvoraf kun ca. 20 pct., d. v. s. ca. 3.000 rejsende, antages at have mål på Nørrebro, ligesom der i alt væsentligt kan ses bort fra lokaltrafik ad bane Nørrebro-City og Lyngbyvej station-City, idet rejsetiden ad bane er ca. 50 henholdsvis 25 pct. længere end med de kollektive overfladefrafikmidler. Det skal i øvrigt bemærkes, at en væsentlig del af de rejsende, der i dag benytter København L station, må antages at have deres endelige mål i industrikvarteret mellem denne station og Lyngbyvej station. Mange af disse rejsende vil derfor lige så godt kunne benytte Lyngbyvej station enten direkte eller ved omstigning på denne station, der bliver fællesstation for forbindelsesbanen og Vanløse-Hellerupstrækning-

[Ministeren for offentlige arbejder.]

gen, og derfra kunne køre til Nørrebro station. Endvidere er der busforbindelse fra den kommende S-station på Hareskovbanen ved Tuborgvej/Emdrupvej til Nørrebroområdet.

Middelrejsetiden for rejsende fra strækningen Tuborgvej-Parum til Nørreport station kan ved rebroussement på København L sættes til 30 minutter og ved banens direkte indføring til 25 minutter, d. v. s. at der ved en direkte indføring kan opnås en tidsbesparelse på godt 15 pct. Denne tidsgevinst ved den direkte indføring vil sikkert forøge banens attraktivitet så meget, at det mere end opvejer det eventuelle tab af rejsende på grund af den manglende direkte forbindelse til Nørrebro. Det synes derfor rimeligt at antage, at banens nytteværdi og indtægten forøges ved en direkte indføring af banen i stedet for den hidtil forudsatte.

Hertil kommer, at der vil blive tale om en besparelse i anlægsudgifter på ca. 10 mill. kr. og en årlig besparelse i personaleudgifter på ca. 600.000 kr. ved nedlægning af København L station, ligesom der ved nedlægningen af denne station og banens inderste strækning indvindes arealer, der løseligt anslås til at kunne indbringe mindst ca. 5 mill. kr. eller benyttes til udlejning til jernbanekunder, såfremt statsbanerne finder dette mest hensigtsmæssigt. Endelig skal jeg også pege på, at den forannævnte besparelse på ca. 10 mill. kr. i anlægsudgifter vil være ensbetydende med en tidligere færdiggørelse af banen, hvilket vel alle i dette høje ting må hilse med tilfredshed.

Alt i alt finder jeg, at der er så meget, der taler for en direkte indføring af banen, at jeg har fundet det rigtigst at fremsætte lovforslag herom, og jeg skal derfor, idet jeg i øvrigt henviser til forslagets bemærkninger, tillade mig at anbefale forslaget til folketingets velvillige behandling.

**Udenrigsministeren (Poul Hartling):** Jeg har herved den ære for folketinget at fremsætte forslag til lov om ændring af lov om udenrigstjenesten.

I september 1966 nedsatte den daværende udenrigsminister efter samråd med administrationsrådet et udvalg, som skulle gennemgå udenrigsministeriets organisatoriske opbygning og fremkomme med forslag til

sådanne ændringer heri, som en rationel tilpasning af udenrigsministeriets organisation til udenrigstjenestens opgaver måtte tilsi.

Udvalget afgav sin betænkning i marts 1968. Af betænkningen, som er omdelt sammen med lovforslaget, fremgår, at udvalget særlig har beskæftiget sig med afdelingsstrukturen, som udvalget har fundet uhensigtsmæssig, idet de to hovedafdelinger (den økonomisk-politiske og den politisk-juridiske) har fået et for stort og uoverskueligt omfang med uensartede arbejdsopgaver. De hidtidige 4 afdelinger blev derfor foreslået opdelt i 7 afdelinger, således at der oprettedes en handelsafdeling med erhvervsbistand m. m. som hovedressort, en afdeling for teknisk samarbejde med udviklingslandene samt en retsafdeling, hvortil det folkeretlige og konsulære stof henføres. Udvalget gik endvidere bl. a. ind for, at der oprettedes en stilling som vicedirektør, og foreslog en udvidelse af rådighedsinstituttet. Udvalget stillede endelig en række andre forslag, der skulle medføre en nettoreduktion på nogle få akademiske medhjælperstillinger.

Betænkningen har efter sin afgivelse i 1968 indgående været overvejet i udenrigsministeriet, som har fundet, at forslaget om en ændring i afdelingsstrukturen vil gøre udenrigsministeriets organisation mere hensigtsmæssig. Derimod har man ikke ment at burde fremme forslaget om en oprettelse af en vicedirektørstilling og om udvidelse af rådighedsinstituttet. Udviklingen siden 1968 med mange nyttilkomne opgaver, ikke mindst inden for sekretariatet for teknisk samarbejde med udviklingslandene, har betydet, at strukturudvalgets tanke om en mindre reduktion i antallet af akademiske medarbejdere ikke lader sig gennemføre, men jeg deler udvalgets forventninger om, at den nye opbygning på lidt længere sigt skulle kunne bidrage væsentligt til bestræbelserne for at begrænse tilgangen af akademisk arbejdskraft.

I anledning af forslaget er der på finanslovforslaget for 1971-72 søgt normeringsmæssig hjemmel til to nye udenrigsrådstillinger, således at lovens krav om, at hver af ministeriets afdelinger ledes af en udenrigsråd, bliver opfyldt. Stillingen som chef for afdelingen for internationalt udviklingssamarbejde er allerede blevet normeret i lov om