

[Gottschalck-Hansen.]

regeringen har tilladt sig, 14 dage før tinget skal hjemsendes, at fremsætte 6 lovforslag af så vidtrækkende og principiel betydning som dem, vi nu er blevet præsenteret for. En sådan fremgangsmåde er uhørt i det danske folkestyres historie, og det er med god grund og fuld ret, den offentlige mening har reageret voldsomt over for denne urimelighed. Rent bortset fra at tinget ved denne fremgangsmåde ikke har fået en anstændig behandling, er det i allerhøjeste grad uforsvarligt og forbundet med betydelig risiko at jasker lovforslag igennem i det tempo, der er påtænkt, og det uanset om man kun regner med at få de tre lovforslag gennemført. På mit partis vegne kan jeg derfor kun misbillige regeringens åbenlyse despekt for den indsats, der skal udføres her i huset. Folketinget hverken kan, skal eller bør optræde som ekspeditionskontor for en siddende regering, hvor stort et parlamentarisk flertal denne så end måtte have bag sig. Det er direkte i strid med parlamentarismens idé.

Den 7. juli, altså om mindre end én måned, er det nøjagtig 3 år siden regeringen nedsatte et grundskyldsudvalg bestående af de højtærede ministre Kampmann, Hans Hækkerup, Oluf Pedersen, Søren Olesen, Bertel Dahlgaard og Karl Skytte. I 3 år har dette udvalg givet sig tid til at arbejde med de spørgsmål, som nu skal løses af folkettinget på 14 dage. Sådanne vilkår kan man ikke byde os eller den befolkning, hvis mulighed for at reagere ved henvendelse til folkettinget eller på anden måde beskæres urimeligt. Og fremgangsmåden samstemmer kun dårligt med de erklæringer om grundighed og ansvarsbevidst arbejde, der i 1953 ved overgangen til etkammersystemet blev afgivet af samtlige ordførere. Jeg kan således citere den højtærede socialminister, der den 27. februar 1953 ved grundlovsforslagets anden behandling udtalte:

„Det er af stor betydning, at arbejdet straks fra begyndelsen lægges rigtigt til rette, at det kan lægges således til rette med overholdelse af fristerne, med udvalgsarbejdet i faste udvalg mellem såvel første og anden som mellem anden og tredje behandling, at der opnås endnu større garanti mod lovsjusk, end den

nuværende totingsforfatning indeholder“.

Og den højtærede undervisningsminister udtalte under samme lovforslags tredje behandling den 3. marts samme år:

„Etkammer behøver ingenlunde at betyde mindre saglighed eller mindre grundighed i lovgivningsarbejdet.“

Nu ser vi resultatet.

Selve lovforslaget om udbygning af det storkøbenhavnske S-banenet har efter min mening fået en forkert placering. Det er i virkeligheden dårlig brug af en god sag. Jeg havde hellere set dette lovforslag fremsat helt isoleret, hvad der var ganske naturligt, og ikke, sådan som tilfældet her er blevet det, i tvivlsomt selskab. Jeg er i øvrigt enig med den højtærede minister i, at disse baner bør anlægges. Medens de trafikale forhold langs kystbanen, nordbanen, Frederikssundbanen og vestbanen er tilfredsstillende — for de sidste tos vedkommende dog først, når forlængelsen af S-banen fra Glostrup til Tåstrup bliver en realitet, og når dobbeltsporet fra Herlev til Ballerup er gennemført — så er de trafikale forhold langs Hareskovbanen og ganske særlig for den befolkning, der bor langs Køge Bugt, i allerhøjeste grad utilfredsstillende. Den store befolkningsmængde langs Køgevejen er i øjeblikket henvist til at benytte statsbanernes busstrafik, der ikke på langt nær kan honorere eller imødekomme det naturlige behov. De offentlige trafikmidler er for denne store befolkningsgruppe langsommere, mere ubekvemme og for øvrigt også dyrere. Dertil kommer, at den fremtidige udflytning fra Storkøbenhavn utvivlsomt vil finde sted i dette opland, da områderne i de andre egne af det storkøbenhavnske område jo faktisk er udbygget.

I og for sig havde jeg gerne set, at man allerede på nuværende tidspunkt havde gennemført Køgebanen helt til Jersie-Skensved kommune. Under hensyn til de tekniske og økonomiske forhold kan jeg imidlertid tiltræde ministerens forslag om en etapemæssig løsning af problemet, således at Køgebugtbanen i første omgang kommer til at gå fra Vallensbæk med indførelse i boulevardbanen ved Dybbølsbroen, såfremt man da ikke kunne foretage en linjeføring, der førte banen ind ved Hvidovre station, hvilken løsning efter min mening ville være væsentlig bedre, da en be-