

[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