

[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