

Lovforslaget sættes til forhandling.

**Knud Damgaard:** Efter 66 års ventetid fremsættes et forslag til lov, som principielt bemyndiger ministeren for offentlige arbejder til at videreføre en dobbeltsporet jernbane helt til Køge. Én gang før, nemlig i rigsdagssamlingen 1906-07, vedtog man en lov om anlæg af en direkte jernbane fra København til Køge. Kommunerne skulle dog give et tilsagn om at bidrage med 100.000 kr. pr. banemil, og da det tilsagn ikke blev opnået, bortfaldt loven.

Der kom først fart i tingene i 1947-48, da ministeren for offentlige arbejder fik bemyndigelse til at erhverve arealer til anlæg af en S-bane fra København til et sted i nærheden af Solrød Strand. Denne bane ud over strækket til Vallensbæk skulle tjene til udflugtsbane til rekreative arealer i Køge Bugt-området. Det er helt andre forudsætninger, der gælder for banen i dag. Udvalget for planlægning af Køge Bugt-området aktualiserede egnspanlægningen, ifølge hvilken området var bestemt til at rumme en betydelig del af den fremtidige vækst i hovedstadsområdet. Desværre er denne udvikling forsinket, og ofte hævdes det, at ikke mindst langsomheden i udbygningen af S-banen har været medvirkende årsag hertil og tillige betydet en økonomisk belastning for nogle af kommunerne.

Lad der så end have været flere årsager; ingen er dog i tvivl om S-banenettets betydning for den erhvervs- og befolkningsmæssige udfyldning af området. Hertil kommer det principielle, at vi må prioritere den kollektive trafik meget højt i de kommende år. Det forekommer derfor rimeligt, at den kollektive trafiks ledelse, som jo ofte er identisk med DSB, ikke altid regner med, at de områder, man skal betjene, kan vente med anlæggenes udbygning, til et endeligt befolkningsmæssigt underlag er skabt. Det vil sinke udviklingen, og det vil besværliggøre det økonomiske grundlag for udviklingskommunerne og dermed for befolkningen i området. Hvis ikke de kollektive trafikmidlers udbygning i hvert fald er på højde med og helst lidt foran udviklingen, besværliggøres tillige helhedsplanlægningen. Et led i den planlægning er, at man i kommunerne drager omsorg for, at der ved de kommende S-stationer etableres

store parkeringspladser, som er forudsætningen for, at den kollektive trafik i praksis opnår den prioritet i hovedstadsområdets trafikmønster, som af en række velkendte grunde, derunder miljømæssige, er stærkt tiltrængt.

Det er ikke nævnt i lovforslaget, men ministeren kan måske finde på at sige, at kommunernes indsats på det område er omtrent af samme betydning, som da man i 1906 krævede visse kommunale forhold bragt i orden. Jeg er ikke i tvivl om, at man må sige disse ting stærkt, men også gøre sig klart, at det forpligter den modsatte vej, forpligter staten til at opstille rimelige tidsmæssige terminer for banens videreførelse ud over Hundige. Det vil ikke mindst gælde Solrød-Køge-området. Samtaler med borgmestrene i området viser, at man har en meget positiv holdning til at påtage sig denne del af udbygningen. Køges interesse i forholdet er tilkendegivet i en meget hurtigt udarbejdet og veldisponeret oversigt over de til denne sag knyttede interesser, som de ser ud fra byens side. Heraf fremgår det, at man allerede i dag har et tilstrækkeligt befolkningsmæssigt underlag til at gennemføre S-banen til bymidten, og man lægger heller ikke skjul på, at en række af forarbejderne må planlægges i hurtigt tempo, og at man er klar til at gøre det.

Det forekommer derfor rimeligt, at man under de forhold søger at give størst mulig sikkerhed for, at man kommer helt frem til Køge med S-banen inden for rammen af rimeligt fastlagte tidsterminer. Jeg skal derfor pege på de bemærkninger til lovforslaget, som går ud på, at DSB vil udarbejde en statusrapport om planlægning og udbygning af nærtrafikken i løbet af 1972. Dette er efter min mening meget vigtigt og bør fastholdes.

I den forbindelse fastslås tillige, at denne rapport skal danne baggrund for et eventuelt lovforslag om yderligere udbygning af nærtrafikbanerne allerede i folketingsåret 1972-73. Hvis det er muligt, bør denne del strammes med sigte på at skabe størst mulig sikkerhed for, at der bliver fremsat forslag allerede på det nævnte tidspunkt. Jeg håber, at vi ved en behandling i trafikudvalget vil kunne få undersøgt, om DSBs statusrapport kan fremmes så meget, at en sådan sikker-