

Holmberg: I modsætning til de øvrige, der har haft ordet, har jeg i hvert fald ingen lokal interesse i dette område, og derfor kan jeg nøjes med at tale meget, meget kort. Der er i øvrigt heller ikke grund til at tale længe om et lovforslag, som vi alle sammen er enige om, og da det er første behandling, er det principper, det drejer sig om, og her er vi sikkert alle sammen enige. Derfor bare nogle få bemærkninger.

Bemyndigelsen til at videreføre anlægget af en dobbeltsporet S-bane fra Vallensbæk til Køge må være velbegrundet. Der er i de senere år truffet en hel del beslutninger om udbygning af trafiknettet i det storkøbenhavnske område, og i dette tilfælde er det naturligt at nævne Køgebugtbanen, Hareskovbanen og Lundtoftebanen. Der er også foretaget en prioritering af disse baners anlæg, og umiddelbart mener jeg, at denne prioritering stort set er rigtig og lyder fornuftig. Men med hensyn til Lundtoftebanen gælder det, som vi kan læse af ministerens bemærkninger, at den i hvert fald skal prioriteres lavt. Jeg finder det egentlig ganske fornuftigt, om vi i udvalget kunne drøfte, om det i det hele taget er rimeligt at bygge denne bane.

Derudover vil jeg lige spørge ministeren, om det ikke vil være muligt netop i de områder her at tage en bane i brug, inden alle faciliteter er i orden. Jeg tror, det ville være meget ønskeligt, hvis det kunne lade sig gøre. Det sikkerhedsmæssige skal naturligvis være i orden, men jeg mener faktisk godt, at det skulle kunne lade sig gøre at tage en bane i brug, inden alle faciliteter er i orden.

Desværre må vi nok erkende, at vi mangler en samlet trafikplanlægning netop i disse områder. Det mangler vi måske også i øvrigt, men i disse områder er det meget preserende. Det gælder jo både med hensyn til by- og egnspanlægning, at det er nødvendigt med et større overblik. Vi tager mange gange de små bidder ad gangen, som hver for sig kan være fornuftige, men det større overblik over den samlede helhed mangler vi ofte. Ministeren gør i bemærkningerne til lovforslaget opmærksom på, at DSB i løbet af 1972 vil udarbejde en statusrapport om planlægning og udbygning af nærtrafikken, og det må vi naturligvis hilse med tilfredshed. Jeg går ud fra, at DSB her er i nøje samarbejde med egnsudviklingsrådet, by-

planlæggere m. v. Men selv om vi mangler en samlet trafikplanlægning, må vi vist erkende, at den foreslåede videreførelse af S-banen er rimelig. Vi kender områderne og ved, at hovedstadsområdet i høj grad går i den retning — det er også et herligt område — så vi er på forhånd velvillige og vil tilsiige en positiv behandling i det udvalg, som bliver nedsat.

Skovmand: Jeg vil gerne takke ministeren, fordi han har fremsat lovforslaget om Køgebugtbanens videreførelse til Køge. Det er et lovforslag, som burde have været fremsat allerede for 10 år siden, men sent er bedre end aldrig, og ministeren kan naturligvis ikke bære ansvaret for sine forgængeres forsømmelser.

Til gengæld er jeg noget forbløffet over det tempo, hvori banen agtes gennemført. Ministeren oplyser således, at det vil tage ca. 5 år at føre banen de 4-5 km fra Vallensbæk til Hundige, der er det planlagte center for hele Køge Bugt-området. 1 km om året kan ikke siges at være nogen imponerende fart. I den af Politikens Forlag udgivne Jernbanernes Hvem Hvad Hvor oplyses det, at man under bygningen af Pacificbanen i Amerika nåede op på at lægge 16 km spor på én dag og umiddelbart efter at prøvekøre det med et arbejdetog, der kørte 68 km i timen. Det var ganske vist kun ét spor, men alligevel.

Hvis vi ser på, hvad et dansk ingeniørfirma kan udrette, så præsterede Kampsax i de 5 år fra april 1933 til august 1938 at færdiggøre den transiranske jernbanes sidste 1.000 km, en strækning med 250 store og 4.000 små broer, en strækning med over 200 tunneler, der havde en samlet længde af 80 km, og hvor man nåede op i over 2 km's højde. Jeg forlanger ikke tilsvarende præstationer fra DSBs side, men ville det være urimeligt at spørge, om ikke tiden kan kortes ned til 2-3 år, så strækningen til Hundige f. eks. kan stå færdig i foråret 1975? De første 4 km er, så vidt jeg er underrettet, allerede projekteret af Torslunde-Ishøj kommune, og strækningen skulle i det hele taget være forholdsvis problemfri. Selvfølgelig skal Hareskovbanen også gøres færdig, men det må være muligt at skaffe de beskudne ressourcer, der er brug for til Køgebugtbanen.