

[Arne Larsen.]

forslaget, og det, ministeren siger i fremsættelsestalen. Jeg synes, at ministeren skulle se at få lidt overensstemmelse i synspunkterne og få et nøjere samarbejde i gang mellem de planlægningsmyndigheder, som har ansvaret for udbygningen, og DSB, sådan at vi kan få fremmet dette arbejde, og således at det kan ske i samme takt, som byudviklingen sker.

Der skulle nødvendig ske flere og større ulykker, end der i forvejen er sket i Køge Bugtområdet. Nu haster det, og jeg mener altså, at der skal sættes væsentlig mere pres på for at få banen ført videre, ikke alene til Hundige, men også så hurtigt som muligt til Køge, hvad også andre ordførere har været inde på. Det er, efter hvad jeg har forstået af denne førstebehandling, dette høje folketingets mening om denne sag. Trods det, at der ikke er ret mange til stede, har ordførerne for samtlige partier alligevel givet udtryk for, at vi vil have en hurtigere udbygning af S-banen til Køge, end lovforslaget i og for sig indeholder. Jeg ønsker, at ministeren tager ad notam, at folketinget har den opfattelse i denne sag, og fremmer denne sag mest muligt.

Så behøvede jeg i og for sig ikke at sige mere om dette lovforslag, jeg er jo stort set enig med de andre ordførere. Jeg har bemærket, at ministeren også i sine bemærkninger til lovforslaget meddeler os, at Farumlinjens indførelse til det øvrige S-banenet vil være tilendebragt i 1976. Det har jo også været adskillige år at få løst dette problem.

Mere vil jeg i og for sig ikke sige. Jeg har dog én bemærkning til; jeg vil gerne spørge ministeren: er der andre planer for udbygning af S-banenet i Københavns nærhed, og var det muligt at få disse oplysninger frem her i dag? Vi bemærkede os jo i sin tid, at DSB uden lovhjælp — og det var sikkert ikke nødvendigt — tog selvstændigt initiativ til udbygning af S-banenet fra Holte til Hillerød og endog satte 1. kl.

vogne ind på denne strækning, noget, man vil forlade nu igen. Men der er noget, der spørger med hensyn til Tåstrup-Roskilde. Det kan også godt ske, at det er nødvendigt, men vil det komme sådan ad bagvejen, og vil det kunne forhindre en hurtigere udbygning af banestrækningen til Køge? Influencer eventuelle beslutninger taget hos DSB på vort lovgivningsarbejde her? Jeg vil gerne have lidt nærmere rede på dette spørgsmål.

Med disse måske lidt kritiske bemærkninger kan jeg tilsige mit partis støtte til gennemførelse af dette lovforslag.

Ministeren for offentlige arbejder (Kampmann): Jeg vil gerne takke samtlige fem ordførere for modtagelsen, som jo generelt kan betegnes som overmåde velvillig, ganske vist, som hr. Arne Larsen sagde til slut, isprængt visse kritiske bemærkninger.

Der var flere gennemgående træk i ordførerbemærkningerne. Et af dem var spørgsmålet om tempoet for byggeriet, og jeg fornemmede virkelig, hvor meget ordførerne havde sat sig ind i emnet og ligefrem brugt en række håndbøger for at komme med interessante historiske redegørelser for, hvor hurtigt man havde bygget jernbaner andre steder end i Danmark. Dertil er jo blot at sige, at de pågældende steder mødte man ikke i samme omfang den hindring, som vi møder i Danmark, for der er vel ikke nogen tvivl om, at vi teknisk set kan bygge en jernbane hurtigere, end det er foreslået i lovforslaget, men alle ordførerne ved udmærket, uden at det overhovedet blev nævnt, at det ikke er teknikken, men økonomien, der sætter grænsen for tempoet. Derfor kunne man godt lade sine tanker gå tilbage til andre spærediskussioner, der har været i folketinget. Når man hørte alle disse ønsker om at forøge tempoet på banen direkte til Køge og, som enkelte ordførere også var inde på det, på en S-bane fra Tåstrup mod Roskilde, så må man trods alt se det i en vis sammenhæng og være opmærksom på, at det, der bremser, ikke er teknik-