

[Ministeren for offentlige arbejder.]

er meget rigtigt i det synspunkt, at vi ofte i planlægningen tager for små bidder ad gangen og ikke analyserer sektorerne tilstrækkelig indbyrdes, idet en besparelse i én sektor kan give en stor merudgift i en anden sektor. Til gengæld er det også nødvendigt at påpege en anden fare, nemlig at vores ambitionsniveau er for højt. Man har ofte været ude for i den fysiske planlægning, at vi har lagt alt for ambitiøse planer, som ikke har haft økonomiske muligheder for at blive realiseret. Det er jo ofte i den situation, vi har stået, og ofte det, der har været baggrunden for, at vi har måttet tage en række af disse afgørelser i de små bidder, som er nævnt her.

Hr. Arne Larsen var inde på en række af disse gennemgående temaer, som jeg har nævnt her. Jeg skal kun sige, at statusrapporten, som også hr. Knud Damgaard var inde på, vil være færdig i løbet af indeværende efterår, og at den vil indeholde oplæg til et beslutningsgrundlag ikke alene for banen mod Køge, men også for banen mod Roskilde og fra Ballerup mod Frederikssund. Om vi skal træffe disse beslutninger, er det naturligvis op til folketinget at afgøre, men det, jeg har søgt at tilvejebringe, er et beslutningsgrundlag, så vi kan træffe disse beslutninger.

Herudover skal man tilvejebringe et grundlag for at træffe beslutninger vedrørende trafikken i det egentlige københavnske område. Jeg tænker her ikke mindst på linjeføringen for den noksom omtalte Citybane, men også alternative linjeføringer, ikke mindst en mulig linjeføring, der skal stå i forbindelse med det kollektive spor, som vi formentlig får ind i en Saltholmtunnel, altså en linjeføring fra Østerport-Nørreportområdet under Højbro Plads, under Amagerbro og videre ud imod Kastrup. Her ligger også et undersøgelsesgrundlag, som forhåbentlig vil give tilstrækkelige oplysninger til, at vi her i folketinget kan træffe disse meget omfattende afgørelser.

Jeg kan altså besvare hr. Arne Larsens spørgsmål, som væsentligst drejede sig om Roskilde, derhen, at såfremt der vil fremkomme lovforslag om Roskilde på grundlag af disse undersøgelser, hvis resultater jeg ikke kender endnu, så vil det ikke på nogen måde forsinke forslaget om Køgebugtbanen.

Det, at Køgebugtbaneforslaget er fremsat isoleret og ikke som led i et 3 bane forslag å la modellen fra 1961, er udtryk for, at den prioriteres højest, og at den søges gennemført uden forsinkelser fra andre nærbaner i det københavnske område.

**Juul-Madsen:** Jeg vil gerne takke den højtærede trafikminister for det meget positive tilsagn, ikke mindst i slutningen af ministerens tale, om, at strækningen, sådan forstod jeg det, fra Hundige til Vallensbæk ikke vil blive forsinket, fordi den ikke i denne forbindelse er taget med på beslutningsniveau i ministerens forslag. Det tager jeg som et tilsagn, som jeg takker for.

Jeg er naturligvis som alle andre ordførere klar over, at det er økonomien og ikke ond vilje, der er grunden til, at Køge Bugtområdet som så mange områder har måttet lide under, at de planer, man havde, ikke blev gennemført. Men vi er i den situation nu i Køge Bugtområdet, at befolkningen for længst er flyttet derud, og vi er ved at færdiggøre en motorvej, som ikke kan klare problemerne i mere end 4-5 år frem i tiden, medmindre S-togstrafikken følger med. Derfor er det også et økonomisk spørgsmål for samfundet at få løst disse opgaver nu, og presset er så stort, at man simpelt hen ikke længere kan klare udviklingen, hvis ikke S-togene føres igennem.

Må jeg til sidst sige, at mine bemærkninger om Tåstrup skulle forstås sådan, at man efter min opfattelse burde gøre Køgebugtbanen færdig og dernæst erkende, at banen fra Tåstrup til Roskilde i forbindelse med Høje-Tåstrup centret, som bliver, så vidt jeg ved, Nordens største center, naturligvis også trænger sig meget stærkt på.

**Skovmand:** Jeg vil gerne sige til trafikministeren, at jeg er godt klar over, at shahen af Persien havde flere penge at råde over, end ministeren har, men sådan som man må læse hans bemærkninger til lovforslaget, står der nu noget om både økonomiske og personelle ressourcer. Det, jeg i og for sig ønskede vi ligesom kunne få debatteret først og fremmest i trafikudvalget, når vi skal gennemgå sagen, er: skal dette arbejde nødvendigvis foregå inden for de rammer, som DSB har udstukket hidtil? Kunne man ikke tænke sig løsninger, så man i en over-