

[Kristine Heltberg.]

med i det foreliggende lovforslag. Jeg synes ikke rigtig, jeg fik nogen kommentar fra ministeren, og vil altså derfor bede om at høre ministerens mening om dette forslag, som man fra voksenunderviserens side lægger ret stor vægt på som supplement til amtscentralernes øvrige virkefelt.

Hermed sluttede forhandlingen.

*Lovforslagenes overgang til anden behandling*  
vedtoges uden afstemning.

**Formanden:**

Jeg foreslår, at lovforslagene henvises til undervisningsudvalget. Hvis ingen gør indsigelse mod dette forslag, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Den sidste sag på dagsordenen var:

*Første behandling af forslag til lov om udbygning af baneanlæggene for den storkøbenhavnske nærtrafik.*

(Lovforslag nr. 7. Fremsat 3/10 74).

Lovforslaget sattes til forhandling.

**Knud Damgaard (S):**

Siden vi sidst har beskæftiget os med storkøbenhavnsk nærtrafik, er der truffet et par væsentlige beslutninger af trafikalt indhold. For det første etablering af Hovedstadsområdet Trafikselskab og for det andet væsentlige reduktioner ved indførelse af motorveje til Københavns city. Begge beslutninger stiller krav til DSB. Et vigtigt led i Hovedstadsområdet Trafikselskab er nemlig en hurtig udbygning af områdets S-baner. Det er simpelt hen forudsætningen for en rimelig koordination af busser og baner, både når det gælder anlæg, materielanskaffelser og den praktiske drift.

Den begrænsning af den individuelle trafik, som tilstræbes ved nedskæringen af motorvejene, stiller også krav om en hurtig udbygning af S-banenettet. Hvis vi vil være konsekvente, må vi give det bedste kollektive trafikmiddel den højeste prioritet, og S-banen er både det mest effektive, det bil-

ligste og det mest miljørigtige kollektive trafikmiddel, vi råder over.

Tilgodeser det nu her foreliggende forslag disse synspunkter? Jeg mener det ikke. Forslaget er desværre en fortsættelse af en traditionel springen fra det ene område til det andet med det resultat, at man ikke bliver færdig noget sted. Det kan minde mig om et godt gammelt jysk ord, som jeg er overbevist om at trafikministeren kender. Det er det, der siger, at søger man at gøre alle tilpas, gør man ingen tilpas. Trafikmæssigt betyder det, at i praksis kommer der en ophobning af halve og kvarte løsninger, som i enhver henseende er uhensigtsmæssige.

Hvad skal vi da gøre i stedet? Vi skal stræbe efter at nå mere og det helst hurtigere i løbet af de fem år, end det er angivet i forslaget. Hvorfor kun gå videre fra Tåstrup til Høje-Tåstrup? Alle ved, at udviklingen i Hedehusene nødvendiggør en hurtig udbygning af S-banen til det område. Hvorfor nok en gang dele det sidste stykke til Køge? Her har vi virkelig chancen for at få gjort et afsnit færdigt, sådan at vi kan vurdere virkningen af de trafikale midlers effektive samspil af betydning for vurderingen af udviklingen i et område. I begge tilfælde er der i givet fald kun tale om at indhente et meget stort efterslæb i trafikudviklingen. I Køge-området har man disponeret ud fra den opfattelse, at staten mente det alvorligt med den S-bane, og nu frygter man, at en ny udsættelse skal blive af så langvarig natur, at det vil være til alvorlig gene for udviklingen.

Man vil spørge: hvor får vi da pengene fra? Ja, dels sparer vi altså de motorveje, jeg har nævnt, og som må have været med i de gældende investeringsrammer, dels skrinlægges nu tunnelbanen for en årrække, og også herfra må midler kunne konverteres til brug for en hurtigere udbygning af S-banenettet. Skrinlægningen af tunnelbanen får mig til at bemærke, at vi måske skulle få samlet os sammen til at foretage en oprydning i de sager, der lovmæssigt ligger og samler støv, og som lejlighedsvis nager vor samvittighed, herunder også Lundtoftebanen.

Men der er altså grund til at få flere ting gjort færdig hurtigere, meget hurtigere. Det gælder også afsnittet fra Ballerup til Måløv. I det hele er det karakteristisk, at