

[Knud Damgaard.]

man må erkende, at der eksisterer det nødvendige passagerunderlag både i Køge, i Roskilde og i Frederikssund. Der er ligefrem noget symbolsk i, at DSB kan bruge en hjemmel i en lovbestemmelse fra 1918 til at foretage den ønskede udbygning fra Tåstrup og udefter.

Nu har vi imidlertid en baggrund at klare disse opgaver på, nemlig den aktuelle beskæftigelsessituation. Denne situation inspirerer til at få iværksat så mange beskæftigelsesarbejder som muligt af størst mulig samfundsmæssig betydning, og hertil hører i høj grad trafik anlæg. Mange ting trænger sig på. Udvidelsen af det ydre S-banenet vil stille øgede krav til spornettet på Boulevardbanen. Vel kan signalsystemer af avanceret art nedskære tidsintervallerne, men ikke langt forude må Boulevardbanen tilgodeses. Ganske vist skrinlægges nu formentlig tunnelbanen, men det betyder ikke, at vi kan lade hånt om Citys trafikale problemer. Vi må lægge hovederne i blød for også her at finde frem til en rimelig løsning.

Det samme gælder kompensation for videreføring af tunnelbanen til Amager, idet Amagers trafikproblemer naturligvis også må løses. De er dog nok snævert forbundet med lufthavsløsningen, og noget tyder på, at der er nye trafiksystemer under udvikling, som vil kunne anvendes fra lufthavn til City og danne basis for løsning af Amagers nærtrafikale problem.

Meget skal gøres. Lad os få gjort så meget som muligt af det, som vi har kræfter til, og nu, hvor vi trænger til at få mest mulig beskæftigelse i gang.

Glensgård (FP):

Trafikministeren giver med dette lovforslag mulighed for at udvide den københavnske nærtrafik. Fremskridtspartiet kan love trafikministeren en velvillig behandling af sagen i udvalget. Efter oliekrisen, eller rettere sagt efter prisstigningen på energien er den kollektive trafik kommet i søgelyset. Ved en udvidelse af jernbanestrækningerne til de i lovforslaget nævnte steder vil vi give arbejdsstyrken en vis bevægelighed, som vil give gode muligheder for hovedstadsområdet.

Der har dog i min gruppe været en del skepsis omkring lovforslagets § 2, stk. 2,

idet vi desværre har mange eksempler på, at jord, der er blevet belagt med en klausul om en kommende jernbanestrækning, ikke på noget senere tidspunkt er blevet udnyttet. Engang blev der taget beslutning om at flytte en jernbanestation i Frederikshavn ned til havneområdet. Endnu 30 år efter er det ikke sket. Eksemplet er taget med for en orienterings skyld og for at give ministeren og DSB en idé om, at planlægningen bør foretages på et bedre grundlag.

Fremskridtspartiet vil i udvalget se på økonomien og på det befolkningsgrundlag, som må lægges til grund for lovforslagets gennemførelse.

Jens Peter Jensen (V):

Da mit partis ordfører, hr. Holmberg, ikke kan være til stede, skal jeg på venstres vegne gøre et par få bemærkninger og anbefale det foreliggende lovforslag til vedtagelse.

Der er jo i forbindelse med lovforslaget fremkommet meget omhyggelige bemærkninger om hele den lokaltrafikmæssige situation for hovedstadsområdet, men jeg synes ikke, der er grund til ved denne lejlighed at komme ind på alle disse ting. Jeg skal derfor kun gøre et par få bemærkninger.

Jeg synes, at man ved anlæg af nye kollektive trafiklinjer igennem de senere år har kunnet iagttage, at der har været en tilbøjelighed til, at man har anstrengt sig for at få store fine stationsbygninger etableret, lang tid før der blev lagt jernbaneskiner og ledninger, og det har jo set lidt pudsigt ud, at man nok kan købe marcipanbrød og gå til damefrisør, men man kan ikke køre med tog, og det væsentlige er vel at køre med tog. Derfor vil jeg gerne bede den højtærede minister for offentlige arbejder tage en samtale med DSB om en omprioritering vedrørende anlægsudgifterne, således at man lægger mest vægt på at få togene til at køre, selv om vi skulle stå ved et trinbræt eller ved en barak et stykke tid. Så kan man bygge stationer senere. Det vil jeg gerne bede om at der bliver taget lidt hensyn til.

Dernæst vil jeg sige, at ud fra en samfundsøkonomisk betragtning er det meget værdifuldt, at vi får overført så meget af trafikken som muligt til den kollektive trafik, så vi kan få afkortet den lindorm af enmandsbesatte biler, der præger hovedstadsområdet, når folk skal til og fra ar-