

**[Jens Peter Jensen.]**

bejde. Den form for trafik er jo meget kostbar både for den enkelte og for samfundet. Jeg tænker i den forbindelse på betalingsbalancen. Det er en meget kostbar måde at blive flyttet fra det ene sted til det andet på. Jeg vil da også føje til, at selv om S-togs-trafikken ikke kan opfattes som en guldgrube for DSB, så er det ud fra en samfundsøkonomisk vurdering noget meget værdifuldt, at vi har denne kollektive trafik. Det synes jeg vi skal holde os for øje, både ved det lovforslag, der her foreligger, med de projekter, der ligger i det, og ved de projekter, der senere skal gennemføres for at få en tilfredsstillende løsning på den trafikmæssige situation i hovedstadsområdet.

Med disse få bemærkninger skal jeg anbefale lovforslaget til vedtagelse.

**Øvergaard Nielsen (RV):**

Arbejdsgruppen fra Hovedstadsområdets Trafikselskab fastslog i en rapport i marts i år:

„Grundstammen i hovedstadsområdets kollektive trafiksystem — navnlig for så vidt angår længere rejser — bør være S-banerne...“

Det begrundes med, at S-banerne jo er hurtige og præcise, har en stor kapacitet og derfor, som det hedder:

„... er velegnede til befordring af store samlede passagermængder mellem boliger i forstadsområder og de mange centrale arbejdspladser i hovedstadens centrale byområde...“

Vi må vel efterhånden siges at være nået dertil, at store dele af strækningerne til både Køge, Roskilde, Frederikssund og Hillerød kan betragtes som forstadsområder. Det er da også helt i overensstemmelse med de synspunkter, som Hovedstadsområdets Trafikselskab her har fremlagt, at ministeren nu fremsætter sit forslag om udbygning af S-banerne, og med baggrund i Køgebugtbanen samtidig udbygning af S-banen fra Hundige til Solrød, altså samtidig med Høje-Tåstrup og Måløv.

Videreførelsen af S-banen fra Hundige mod Køge blev udskudt for at afvente en samlet vurdering af S-banebehovet i hovedstadsområdet. Denne vurdering fik vi i

statsbanernes rapport af maj 1973 om „S- og T-baneudbygningen i hovedstadsregionen 1973-1988“, og den er baggrunden for det foreliggende lovforslag.

Denne rapport peger jo på, at byudviklingen synes at ville foregå særlig mod syd og sydvest, og skal man fastholde og helst øge — og jeg vil gerne understrege: øge betydeligt — den kollektive trafiks andel, så må man altså udbygge S-banenettet til det, man kalder købstadringen, det vil sige til Køge, Roskilde og Frederikssund. Jeg tror ikke, det er tilfældigt, at DSBs rapport nævner dem i denne rækkefølge: altså Køge, Roskilde og Frederikssund.

Der skulle efter forslaget oplysninger være midler til at gennemføre denne udbygning af S-banenettet. Det radikale venstre mener, at det også er på høje tid at få det gjort, og ikke mindst gælder dette vel Køgebugtbanen, hvor befolkningsunderlaget allerede i dag og nogen tid har forekommet stort nok til snarest muligt at fortsætte banen til Køge.

Når DSBs vurdering går ud på, at udbygningen af de 3 banestrækninger kan gennemføres samtidig, så vil jeg gerne rejse det spørgsmål, som socialdemokratiets ordfører også rejste: er det hensigtsmæssigt med denne samtidighed? Spørgsmålet er: kan Køgebanen blive lige så hurtigt færdig, altså helt igennem til Køge, når man bygger disse stumper samtidig, eller ville man kunne gøre den hurtigere færdig, hvis man byggede den alene? Hvis svaret på det sidste er ja, at den ville blive hurtigere færdig, hvis man byggede den alene, så mener vi, at man burde gøre dette. Dilemmaet med udbygningen af S-banenettet i hovedstadsområdet har jo netop været kravet om, at den ene ikke måtte få mere end den anden med det resultat, at i virkeligheden har alt for længe ingen fået nogen ting.

Jeg tror, at det vil være meget rimeligt, om vi i udvalget kunne få nogle oplysninger om dette, og hvis Køgebugtbanen helt igennem til Køge bliver stærkt forsinket af denne samtidighed, så tror jeg, at det af hensyn til den samlede virkning af S-baneudbygningen og ikke mindst af hensyn til de store byområder, der vokser op sydpå, ville være rimeligt at starte med Køgebugtbanen alene.