

[Hanne Reintoft.]

rikssund bliver færdige senest i 1978, og om S-banen Farum-Svanemøllen bliver færdig i 1977. Jeg kunne måske henvise til ministerens svar på mit spørgsmål om transportforholdene til Farum forleden dag, hvor man indrømmede, at man måtte til at satse på en ordentlig udbygning af den kollektive trafik til dette efterhånden tæt befolkede område.

Når vi nu har fået begyndt på at løse omegnens trafikproblemer, så vil jeg gerne understrege, at det ikke nytter at glemme det væsentlige i det storkøbenhavnske område, nemlig mangelen på en tunnelbane, der skal løbe fra Husum-Brønshøj-Herlev og helt igennem Amager fra nord til syd. Det er jo i dette meget centrale område, den store arbejderbefolkning bor, der skal transporteres frem og tilbage til arbejde, altså to gange om dagen.

Det fremgår heller ikke helt klart af bemærkningerne, om regeringen arbejder på en tværgående forbindelse på Amager, sådan som visse planer skitserer udviklingen. Om det vil jeg gerne sige, at regeringen gerne for vores skyld må udskyde denne tværgående forbindelse, indtil nord-syd-forbindelsen er færdigbygget, og som sagt helst med en tunnelbane.

Lis Stareke (DR):

Man må vist sige, at det er et meget forsigtigt lovforslag, men vi lever jo også i en sparetid, så det er forståeligt. På den anden side er det også en tid, hvor der er manglende beskæftigelse. Det har jo været typisk for de forskellige ordførere, der har været heroppe, at der har været bred enighed om, at man egentlig synes, dette lovforslag kun bevægede sig med sneglefart. Ministeren har også været forsigtig i sin skriftlige fremsættelse ved at sige, at man ved at tage beslutning om disse ret begrænsede udvidelser af S-banenettet alene har taget stilling til anlæg af banestrækninger, der kan anses for at være i fuld overensstemmelse med de faktiske byudviklingsforhold og med de synspunkter, hvorom der hidtil er opnået enighed mellem de kommunale og statslige planlægningsmyndigheder.

Retsforbundet kan deltage i denne almindelige enighed og støtte forslaget, men vi har nogle bemærkninger at gøre, bl.a. om

det beskæftigelsesmæssige. Hvis man kunne forlænge strækningerne yderligere, så ville det også betyde mere beskæftigelsesmæssigt set. Vi vil gerne spørge, om man har den tekniske kapacitet til udbygningen, eller om det giver anledning til, at man skal ansætte ekstra ingeniører og andre folk, som man efter udbygningen ikke har brug for længere. Vi synes måske nok, det er rigtigt, at man ikke ensidigt favoriserer til en enkelt side, at man ligesom vil prøve at tilgodese alle de tætte bebyggelser, men vi spørger alligevel, om en etapevis udbygning ikke er forholdsmæssigt dyrere, end hvis man gennemførte én bane længere med det samme.

I bemærkningerne til lovforslaget henvises der til, at DSB i rapporten om „S- og T-baneudbygningen i hovedstadsregionen 1973-1988“, som allerede er omtalt, konkluderer, at der af økonomiske og byudviklingsmæssige grunde primært bør sættes ind på en udbygning af de relativt billige ydre S-baner, mens de kostbare tunnelbaneanlæg i de indre områder af regionen bør stilles i bero indtil videre. Men som lægmand og som hyppig S-togsbruger spørger jeg mig selv, hvad „indtil videre“ vil sige. Som det er nu, er der ofte stærkt pres på Boulevardbanen, og en endnu hårdere belastning vil jo betyde forøget toggang med risiko for mindre præcision. Der står da også videre i bemærkningerne, at der i takt med udbygningen af S-banenettet må forventes en stigende trafikbelastning, hvorfor en undersøgelse af forskellige muligheder for udvidelse af Boulevardbanens kapacitet, herunder anlæg af supplerende spor imellem Hovedbanegården og Østerport, indgår som et væsentligt element i DSBs planlægningsarbejde. Når der derfor tales om de relativt billige ydre S-baner, vil jeg gerne spørge, om man har nogen beregning af, hvornår det bliver nødvendigt med de supplerende spor på Boulevardbanen, som vel næppe kan anlægges billigere end til det dobbelte beløb af det såkaldt billige anlæg af 3 stk. S-banestrækninger til 255 mill. kr.

At det af andre grunde vil være klogt at udbygge S-banenettet længst muligt og bedst muligt, skal indrømmes. Her spiller det miljømæssige og det kostbare benzinformbrug ind, og netop nu er der en fair chance for at få befolkningen til at vænne sig til det kollektive trafikmønster.