

[Ministeren for offentlige arbejder.]

gør borgmesteren ude i Hedehusene — hvorfor man ikke straks går fra Høje-Tåstrup til Hedehusene. Ved den foreslåede forlængelse til Høje-Tåstrup forskertser man i hvert fald på ingen måde muligheden for at gå videre til Hedehusene, og jeg er da også klar over den udvikling, som foregår videre på strækningen til Roskilde med deraf følgende behov for en bedre banebetjening af lokaltrafikken. Forlængelse til Høje-Tåstrup må da også ses som et første led i denne bedre betjening. Jeg kan i denne forbindelse oplyse, at den kommende station i Høje-Tåstrup skal ikke være et trinbræt, men jeg er i øvrigt enig med hr. Jens Peter Jensen i, at der ligger nok nogle steder nogen slemme, dyre mindelser om, at vi politikere har grebet ind i en planlægning og en udførelse af arbejder, som man dengang mente skulle fremmes; det gælder ikke blot stationsbygninger, der ligger også ubenyttede broer o.lign. ud ad vejstrækninger, netop fordi vi har grebet ind i planlægningen og den takt, hvori man har tænkt at udbygge disse ting. Det har affødt, at der ligger sådanne lidt urentable bygninger, som senere bliver taget i brug. Jeg skal love, at jeg skal tale med DSBs ledelse om, når vi nu går videre, at vi ikke laver flotte bygninger, der kommer til at stå og skinne derude; folk kommer vel ikke engang derhen og bliver friseret, det ligger vel ikke rigtig på vejen.

Med hensyn til forlængelsen til Høje-Tåstrup vil jeg gerne sige, at den stationsbygning, der bliver bygget dér, påregnes anlagt spormæssigt sådan, at der allerede herved opnås kapacitetsforbedringer, som kan komme lokaltrafikken også ud over Høje-Tåstrup til gode.

Det var nogle mere generelle svar, som kunne supplere. Meget af det, der er spurgt om, egner sig måske bedst til et udvalgsarbejde, men også deri har jeg tilkendegivet, at jeg er helt klar over, at prioriteringen er ganske væsentlig.

Hr. Glensgård, hr. Poul Dam og fru Inge

Krogh var — med noget forskellig indstilling — inde på, hvor fornuftig den foreslåede tilføjelse i § 2 med bemyndigelse til enten at købe eller ekspropriere visse arealer nu var. Det ligger slet ikke i min tanke, at man unødvendigt skulle ekspropriere arealer, men det vil jo altid være samfundsmæssigt klogt at have øjnene med sig og se, om man nu er ved at anlægge dyre bygninger eller anlæg på de strækninger, hvor man regner med banen i løbet af få år skal føres igennem. I så tilfælde bør man have den bemyndigelse til at gribe ind og eventuelt købe eller ekspropriere. Andet og mere ligger der ikke i det. Jeg ved ikke engang, om jeg kan føje hr. Poul Dam i, at jeg skulle have fået en lidt anden indstilling til spørgsmålet. Det er rent praktiske ting, der gør, at jeg har fået det indføjet.

Jeg vil gerne sige til hr. Glensgård, der fremførte en gammel travet om banegården i Frederikshavn, der har varet så forfærdelig længe, at den er ved at blive flyttet nu.

Til hr. Overgaard Nielsen, der var i tvivl om denne samtidighed i udførelsen af arbejderne ved bygning af de forskellige banestrækninger, vil jeg sige, at jeg just har drøftet det med DSBs ledelse, fordi jeg også har en fornemmelse af — det gælder vejbyggeri, det gælder så meget andet — at skal man føje dem alle sammen, så får man en stump vej hist og her, og det bliver det ikke billigere af, tværtimod, men i dette tilfælde har jeg ladet mig overbevise om, at det forsinker ingenting i Køgebanens opbygning, fordi arbejdet udføres af specielle hold, der meget let kan flyttes fra den ene banestrækning til den anden. Ud fra den betragtning synes jeg nok, man også skal tilgodese befolkningen ude i Tåstrup og Måløv.

Af de forskellige spørgsmål, som er rejst, har jeg noteret nogle ned, men jeg tror faktisk, de egner sig bedre til behandling i udvalget. Så vidt det står til mig, skal de blive besvaret ret omgående, så vi kan få dette lovforslag gjort færdigt snarest muligt.