

[Jens Jacobsen.]

sene som en første etape af udbygningen frem mod Roskilde. I debatten har DSB inddraget sådanne argumenter som, at trafikbetjeningen kunne blive ringere for visse dele af området ved S-banens videre udbygning. Da der findes et byområde omkring Hedehusene med ca. 10.000 indbyggere, der i dag betjenes med en 3-4 tog om morgenen og et tilsvarende antal tog om aftenen — hvortil så kommer en vis busbetjening ganske vist — så har man alligevel lokalt noget svært ved at forstå, at det skulle kunne blive ringere. Hvis der i stedet havde været fremført oplysninger om hensigten med og tidsplanerne for den fortsatte udbygning videre mod Roskilde eller alternativt tilsagn om en bedre betjening derved, at flere fjern- eller lokaltog standsede, så havde forståelsen for problemerne formentlig været større.

Bl. a. dette forhold vil venstre søge opklaret i den forhåbentlig hurtige, men også grundige udvalgsbehandling, til hvilken jeg allerede har tilsagt venstres velvillige medvirken.

Hölge (FP):

Der er i Sverige for nylig foretaget en tælling, der viser, at i 7 ud af 10 biler er føreren alene. En beregning tyder på, at kunne man nedsætte dette tal, således at føreren kun var alene i 5 ud af 10 biler, ville det medføre en besparelse i størrelsesordenen 250 mill. liter brændstof om året. Der er grund til at antage, at en undersøgelse i Storkøbenhavn ville vise nogenlunde samme forhold. Det må derfor være rimeligt i lyset af energi- og forureningsproblemerne, at samfundet med et godt udbud af kollektive trafikmidler inspirerer til en bedre udnyttelse af ressourcerne.

Når dette er sagt, er det dog stadig væk fremskridtspartiets indstilling, at den enkelte borgers indkomst ikke af staten skal tages med den ene hånd og via en statsinstitution gives tilbage med den anden hånd — som oftest i beskåret form. Vi må derfor understrege ønsket om, at økonomien i forslaget kommer stærkt med ind i billedet, så balancen mellem den individuelle og den kollektive trafik ikke skal styres gennem et endnu større skatteyderbetalt DSB-kæmpeunderskud.

I min gruppe er der også fortsat megen

skepsis over for lovforslagets § 2, stk. 2 og 3. Sporene skræmmer, hvis man forstår, hvad jeg mener.

Jeg skal dog for fremskridtspartiet tilsige ministeren en positiv og saglig behandling af forslaget i det fortsatte udvalgsarbejde og ikke sige mere i dag.

Bilgrav-Nielsen (RV):

I det radikale venstre er vi stadig positivt indstillet over for forslaget, som jo ikke er nyt, men vi mener, at det er nødvendigt, som også hr. Knud Damgaard var inde på, at vi nøjere overvejer i udvalget, om ikke vi allerede nu bør sætse på en stærkere udbygning af S-banenettet, end der er foreslået her. Specielt mener vi, at der ingen anledning er til, at man begrænser udbygningen mod Køge. Vi ville gerne have, at vi allerede nu fik fastlagt terminerne for udbygningen helt til Køge. På samme måde har vi ønske om, at vi når videre frem mod Roskilde end forudsat i forslaget.

Her har jeg ligesom venstres ordfører lagt mærke til den diskussion, der har været om, hvad der ville give den bedste betjening, men det må jo være et forhold, som ret hurtigt kan afklares i udvalget. Derefter mener jeg, at vi, også om det kræver hurtigere og større investeringer, end vi havde forudset, må gå positivt ind for at gå tættere på Roskilde og helt til Køge. Når jeg siger, at uanset omkostningerne er vi positivt indstillet, vil jeg gerne gå videre og sige, at er det nødvendigt for at få midler tilvejebragt til denne videreføring, så er vi parat til at overveje, om der kan findes midler fra vejsektoren til at investere i dette vigtige banenet.

Jeg tror i øvrigt, at vi er nødt til, som også hr. Knud Damgaard var inde på, at prøve at få en lidt mere samlet debat om trafikinvesteringerne specielt i hovedstadsområdet, og vi er i hvert fald ikke i tvivl om, at vi tilskyndet af energikrisen må opprioritere den kollektive trafik i forhold til den individuelle. Vi har jo gjort det ved en række forslag igennem de senere år omkring motorvejsudviklingen i hovedstadsområdet; jeg kan nævne vort forslag om stop for Lyngbyvejens indføring osv. I øvrigt har vi jo fremsat forslag om, at vi skulle ophæve loven om tunnelbanen, og jeg forstår nu, at man fra socialdemokratisk side ønsker, vi skal have en debat om disse ting. Den delta-