

[Jens Jacobsen.]

Høje-Tåstrup og Roskilde virker jo umiddelbart meget uskyldigt. Bag den uskyldige facade gemmer sig imidlertid visse problemer.

Lovforslaget er for det første en selvfølgelig konsekvens af den holdning, et flertal i trafikudvalget sidste år gav udtryk for i betænkningen om S-baneudbygningen. Flertallet fremførte her, imod bl. a. venstres indstilling, ønsket om at prioritere Køgebugtbanen så højt, at den fortsættelse af S-banen til Roskilde, som i de godkendte kommunale planer var påregnet gennemført allerede i 1970, nu igen blev skudt ud i en uvis fremtid. Delvis af denne årsag kommer ministeren derfor med denne lappeløsning på de eksisterende problemer. Hvis ministeren så bare sammen med sine embedsmænd lokalt havde argumenteret for, at det foreliggende forslag trods alt vil give en væsentlig forbedring i den kollektive trafikbetjening, var synspunktet muligvis blevet accepteret. Men når ministeren ligefrem fremfører, at det foreliggende forslag skulle give en bedre betjening end med S-tog, så undrer man sig mindst talt lokalt og funderer over, om S-banerne til Køge og Hillerød skulle være fejldispositioner. Det er de forhåbentlig og formentlig ikke.

For det andet argumenterer ministeren i sin fremsættelse på grundlag af DSBs Plan 90. Jeg skal lade den principielle drøftelse om dette forhold ligge til behandling i trafikudvalget og blot pege på den inkonsekvens, der synes at være med hensyn til prisfastsættelsen. Hvis Plan 90 følges, så skal denne strækning som en af de første elektrificeres, og forberedelserne hertil skal gennemføres under anlægsarbejdet. Det betyder jo nok, at den anførte anlægsbesparelse vil blive reduceret væsentligt.

Lad mig fremdrage et tredje problem bag den uskyldige facade, nemlig spørgsmålet om stationernes placering på den pågældende strækning. Dette spørgsmål har snæver sammenhæng med regionplanlægning for hovedstadsområdet. Noget af det væsentligste og muligvis det mest varige i den regionplan, der er udarbejdet, er ideen med den øst-vestgående og den nord-sydgående trafikkorridor, hvis skæringspunkt netop ligger i det område og på den strækning, lovforslaget omhandler. I denne sammen-

hæng, eventuelt i tilknytning til DSBs Plan 90, er det nødvendigt at få afklaret placeringerne af de eventuelle storbanegårde for såvel person- som godstrafikken, før arbejdet sættes i gang.

Jeg har ikke fremført disse ting for at være afvisende over for lovforslaget — jeg tror nemlig, at der er et stærkt behov for den foreslåede udbygning — men for at påvise, at der bag det uskyldige udseende gemmer sig adskillige problemer, som skal afklares under det kommende udvalgsarbejde.

#### Glensgård (FP):

Dette lovforslag er ikke det groveste, ministeren har præsteret at fremsætte i folketinget, men det er dog så groft, at jeg gerne først vil påpege, at ministeren ikke fremover skal komme rendende til folkettinget med forslag, der bygger på en såkaldt planlægning, i hvert tilfælde ikke når planlægningen foregår ud fra de bemærkninger, som ministeren har skrevet til lovforslaget.

Folketinget har aldrig godkendt DSBs Plan 90 som en planlægningsmulighed. Den endte ganske vist i trafikdebatten, men ingen i dette folketing kan opfatte DSBs Plan 90 som en seriøs planlægningsmulighed. Såfremt ministeren ønsker, at DSBs Plan 90 skal danne baggrund for kommende lovgivning inden for denne trafiksektor, må jeg opfordre ministeren til at tage en debat udelukkende omkring DSBs Plan 90.

Havde DSBs Plan 90 været lige så seriøs som vejplan 1975-90, ville ministeren aldrig have fået disse ord serveret fra min side.

Ser vi så på det reelle i lovforslaget, er fremskridtspartiet indstillet på under det kommende udvalgsarbejde nøje at drøfte muligheden for at ændre den oprindelige idé om, at trafikken fra Høje-Tåstrup til Roskilde skulle være S-togstrafik.

Jeg vil gerne på nuværende tidspunkt sige, at der tilsyneladende i ministeriet for offentlige arbejder ligger en hel del gammel lovgivning, som vi må se at få ophævet. Af bemærkningerne til forslaget fremgår det, at ministeren med hjemmel i lov nr. 187 af 20. marts 1918 har mulighed for at iværksætte et sådant jernbaneanlæg, hvilket må siges at være ganske urimeligt. Derfor må jeg spørge ministeren, om ministeren egent-