

[Ministeren for offentlige arbejder]

og derfor er det klart, at jeg spændt afventer det samråd, som finansministeren skal have i finansudvalget, hvor man skal drøfte igenem muligheden for, at man kan opstille sådanne retningslinjer. Men positiv over for selve tanken, det er jeg.

Hermed sluttede spørgsmålet.

9) Til *ministeren for offentlige arbejder* af:

Niels Helveg Petersen (RV):

»Hvad er årsagen til de indtrådte forsinkelser med færdiggørelsen af S-banerne til Måløv og til Høje-Tåstrup, og hvad kan der gøres for at indhente forsinkelserne?«

(Spm. nr. 499).

Skriftlig begrundelse.

På Hovedstadsrådets møde den 17. februar 1978 oplyste formanden for rådets trafikudvalg, borgmester Ib Juul, at alene DSB har ansvaret for forsinkelsen af de to S-baner til Måløv og Høje-Tåstrup, og at DSBs repræsentanter i rådets trafikudvalg har erkendt dette.

Hvis ministeren kan tiltræde, at DSB har ansvaret for forsinkelserne, ønskes en redegørelse for årsagen til forsinkelserne og om mulighederne for at indhente forsinkelserne.

En forsinkelse især af banen til Høje-Tåstrup må betegnes som yderst beklagelig, idet stationen i Høje-Tåstrup skal forbinde S-banenettet med fjerntrafikken og dermed betyde en højnelse af serviceniveaet for den kollektive trafik i hele hovedstadsområdet og især i dettes vestegn.

Ministeren for offentlige arbejder (Kjeld Olsen):

Man påregnede oprindeligt, at forlængelsen af banen muligt kunne udføres således, at driften til Måløv kunne påbegyndes fra køreplansskiftet i efteråret 1981. Under det videre arbejde med projektering har det imidlertid vist sig, at dette ikke vil blive muligt, bl. a. fordi DSB i disse år arbejdsmæssigt er hårdt belastet med forlængelsen af S-banerne til Solrød Strand og Køge, ligesom færdiggørelsen af Hareskovbanen har krævet en kraftig ressourceindsats.

Da det vil være u hensigtsmæssigt at påbegynde driften på den forlængede bane midt i

en køreplansperiode, også af hensyn til bussernes køreplaner, har DSB i januar meddelt Hovedstadsrådet, at det må påregnes, at den forlængede bane først vil kunne forventes ibrugtaget ved køreplansskiftet i foråret 1982, altså fra efteråret 1981 til foråret 1982. Hovedstadsrådet har taget denne meddelelse til efterretning.

Arbejdet med forlængelsen af S-banen fra den nuværende Tåstrup station til den nye kombinerede S-togs- og fjerntogsstation i Høje-Tåstrup hænger meget nøje sammen med spørgsmålet om udformningen af det nye centerområde i Høje-Tåstrup, med hvilket den nye station må integreres. I efteråret 1977 udskrev kommunen en arkitektkonkurrence om den mere detaljerede udformning af centerbyggeriets første etape, og man forventer, at resultatet af denne konkurrence offentliggøres i dag.

Under disse forhold har det selvsagt ikke været muligt at tilendebringe projektering af stationsanlægget, og DSB har derfor ligeledes i januar måned meddelt Hovedstadsrådet, at stationen ikke kan forventes færdiggjort til ibrugtagning førend ved køreplansskiftet i foråret 1983, og det har Hovedstadsrådet taget til efterretning.

Om de to arbejder, forlængelserne til Måløv og Høje-Tåstrup, vil jeg sluttelig sige, at det ikke har noget formål at forcere arbejderne frem med nogle måneder. Det er rigtigt at søge arbejderne færdiggjort så nær et køreplansskifte som muligt. For Høje-Tåstrups vedkommende, som jo især skal betjene fjerntrafikken, herunder den internationale trafik, er det hensigtsmæssige tidspunkt køreplansskiftet om foråret. Det centrale i det nye stationsanlæg er fjerntogsstationen. Det har derfor ikke nogen mening at forlænge S-banen isoleret til Høje-Tåstrup.

Niels Helveg Petersen (RV):

Af det svar, som trafikministeren her har afgivet, må man forstå, at forsinkelsen snarest skyldes DSB, at der altså ikke fra Hovedstadsrådets side forelå forhold, som ministeren gav udtryk for, som var årsag til denne meget beklagelige forsinkelse. At det er en beklagelig forsinkelse, gav ministeren såmænd ikke engang udtryk for, men det er det. Hele planlægningen og udviklingen i