

[Henry Christensen.]

forslag omfatter, at lovforslaget er overordentlig vidtrækkende og vil stille meget store finansielle krav, men at vi især mener, at det må være rimeligt at skaffe tinget et bedre grundlag for at foretage en endelig vurdering af de spørgsmål, det her drejer sig om. Vi vil nu som dengang arbejde for, at der skabes tilslutning til, at man først og fremmest samler sig om at give den højtærede minister de fornødne bemyndigelser og om at foretage de omfattende projekteringer, der må være en forudsætning for, at vi får et nøjere kendskab til de opgaver, der nu skal løses, således at vi derigennem fremskaffer det nødvendige materiale til en virkelig saglig og realistisk stillingtagen i tinget.

Gottschalk-Hansen: Det foreliggende lovforslag er som allerede nævnt en uændret genfremsættelse af det lovforslag om udbygning af det storkøbenhavnske S-banenet, som den højtærede minister for offentlige arbejder fremsatte den 3. maj i år. Jeg kunne derfor begrænse mig til blot at henvise til de bemærkninger, jeg udtalte under lovforslagets første behandling den 10. maj, men da det jo er et helt andet folketing, der nu skal arbejde med sagen, et folketing, hvoraf en fjerdedel af medlemmerne er nye, vil det måske være rigtigt at knytte en enkelt kommentar til lovforslaget.

Mit parti er i princippet enig i, at det påtænkte S-banenet bør anlægges, og jeg kan allerede på nuværende tidspunkt tilsige en velvillig medvirken til lovforslagets fremme. Derimod er jeg ikke overbevist om det hensigtsmæssige i, at de tre baner påbegyndes under ét, således at arbejderne udføres inden for alle tre områder på samme tid. Først og fremmest er det et problem, om man kan skaffe den fornødne arbejdskraft.

I bemærkningerne til lovforslaget tales der jo om den vanskelighed, der er med at få den fornødne tekniske assistance. Det omtales ganske vist i forbindelse med tunnelbaneanlægget, men noget tilsvarende gør sig formentlig også gældende, når det drejer sig om selve banenettet. Rent bortset derfra kan der efter min mening og bør der efter min mening opstilles en prioritetsrække, der respekterer og tilgodeser behovet og nødvendigheden af de enkelte baner. Det

kan formentlig ikke opfattes som sabotage, at man ønsker loven vedtaget, men arbejderne gennemført stykkevis.

Igennem årtier er der fra det offentliges side i trafikmæssig henseende udvist stor forsømmelighed mod befolkningen langs Køge Bugt. Enhver ved, at arealerne nord og nordvest for hovedstaden er delvis udbygget, og at al fremtidig udflytning er henvist til egnen vest og sydvest for København. Regeringen regner jo også med dette, ellers ville der ikke foreligge et lovforslag fra boligministeren om planlægning af Køge Bugt-området. Man må altså regne med, at en overvejende del af de 400 000, der i løbet af de næste 25 år skal bosættes i den københavnske omegn, må nedsætte sig i dette område. Alene af den grund er det magtpåliggende nødvendigt, at Køgebugtbanen snarest føres ud i livet. Men dertil kommer, at befolkningen langs Køge Bugt er blevet stedmoderligt behandlet i sammenligning med de vilkår, der gives beboerne i det øvrige storkøbenhavnske område. Kystbanen, Nordbanen, Hareskovbanen — der jo ikke er tidssvarende, men dog kan bruges — Frederikssundbanen og Vestbanen dækker dog i nogen måde behovet for kollektive trafikmidler, oven i købet i områder, hvor mange er motoriserede, medens beboerne i Køge Bugt-området er henvist til statsbanernes røde rutebiler, der — rent bortset fra den højere billetpris — langtfra kan imødekomme et rimeligt krav fra befolkningen. Det er mit indtryk, at det haster med denne bane, og jeg henstiller til den højtærede minister, at han søger den ført ud i livet så hurtigt, som det overhovedet er muligt.

I min tale den 10. maj pegede jeg på det ønskelige i en anden indføring af banenettet end den i lovforslaget omtalte, idet jeg understregede det værdifulde i, at man kunne føre banen ind ved Hvidovre station eller i dennes nærhed. Derved ville et tætbebygget område få mulighed for at nyde godt af den nye bane. Ministeren var dengang villig til at drøfte problemet, og jeg håber, at denne velvilje stadig er til stede.

Med hensyn til Hareskovbanen er det jo også på høje tid, at denne moderniseres og gøres tidssvarende. Jeg erindrer ikke, hvor længe siden det er staten overtog Slangstrupbanen, som banen dengang hed, men jeg