

[Holmberg.]

gevel en principbeslutning om linjeføring, og jeg tror ikke, den vil ændre tidsrækkefølgen af de ydre S-baneanlæg. Jeg vil stadig væk tro, at Køgebugtbanen fremdeles må anses for det mest presserende anlæg, for det er alligevel i den sektor, den store byudvikling vil finde sted, og det er nødvendigt, at denne byvækst fra starten får en effektiv S-banebetjening.

Investeringerne i Hareskovbanen er jo ret beskedne, men jeg finder det rigtigt, at dette anlæg alligevel ikke må forsinke Køgebugtbanens anlæg.

Derudover har jeg et par bemærkninger om privatbilkørsel og kollektiv trafik. Hvis Hareskovbanen skal bidrage mærkbart til at aflaste radialveje og centrum for bilkørsel og parkering, må der fra starten sikres de tilstrækkelige velbeliggende og, siger jeg med vilje, gratis parkeringspladser ved banens ydre stationer. En del af de trafikanter, der bor i en vis afstand fra disse stationer, må kunne se deres fordel i at benytte egen bil til banen, og hvis ikke de kan det, sker der ingen udvikling. De må kunne se en fordel i at køre derind, parkere deres vogn gratis og så tage toget ind til centrum. At en sådan ændring og udvikling i trafikformerne i al-lerhøjeste grad passer godt ind i den diskussion, vi i øjeblikket har om forurening og røg og støj og møg, er da heller ingen skade til. Men derudover må der selvfølgelig sikres tilstrækkelig hyppige togafgange, så banen kan blive et acceptabelt alternativ til privat bilkørsel.

Endvidere anføres det i bemærkningerne til lovforslaget, at de arealer, som kan indvindes, og som menes at have en værdi af ca. 5 mill. kr., måske kan udlejes til jernbanekunder. Jeg er nu slet ikke sikker på, at dette er rigtigt; måske ville det have større samfundsmæssig værdi, om netop disse arealer kunne indgå i en slags ydre Nørrebro-centerdannelse på linje med det planlagte Valby Centrum. Jeg nævner det, uden at det behøver at diskuteres her ved første behandling, da jeg finder det rimeligt, at det indgår i drøftelserne i udvalget. Der er naturligvis trafikale problemer, men der er sandelig også problemer af generalplanmæssig og egnsudviklingsmæssig betydning.

Der er egentlig ret så indviklede perspektiver i dette lovforslag. Det ser ret beske-

dent ud med de tre punkter, men går man det hele igennem, er det altså efter min mening alligevel ret kompliceret. Det er nok ikke nødvendigt at opfordre repræsentanter for de berørte kommuner og egnsplanrådet til at søge foretræde for udvalget, det betragter jeg som en selvfølge at de vil og kan hilse det med tilfredshed. Jeg tror, det vil være meget nyttigt, for nok er bevillingsopgaverne lagt op til os, men når det drejer sig om det praktiske i disse ret indviklede spørgsmål, kan det godt være, at netop disse folk udefra har lidt mere forstand på problemerne, end vi måske har her i folketinget.

Alt taget i betragtning kan jeg på mit partis vegne tilsige velvillig udvalgsbehandling.

Skovmand: Det foreliggende lovforslag om bl. a. ændring af linjeføringen for Hareskovbanen er særdeles velbegrundet. Man spørger uvilkårligt sig selv, hvorfor det ikke er fremsat på et langt tidligere tidspunkt, men forklaringen må vel være, at man har følt sig bundet af de storstilede planer om en tunnelbane under de forskellige dele af København; det er kun glædeligt, at planerne nu bliver mere realistiske.

Men når man er gået så langt, kunne det være fristende at spørge, om ikke man kan gå et skridt længere og overveje muligheden af en billig midlertidig løsning for Hareskovbanen, så man f. eks. i første omgang kunne bringe passagererne fra banen ind til Svane-møllen, inden banen var fuldt elektrificeret. Jeg ved ikke, om der er penge at hente i en sådan fremgangsmåde, men det vil dog under alle omstændigheder være nyttigt, om sådanne oplysninger kunne gives i trafikudvalget, som jeg går ud fra skal se på dette lovforslag.

I det hele taget ville det sikkert være nyttigt, om vi kunne få et samlet overblik over udgifterne ved at anlægge forskellige baner i det storkøbenhavnske område set i forhold til deres samfundsmæssige betydning, som også hr. Holmberg var inde på det.

Ministeren vil formentlig være enig med mig i, at det må være mest hensigtsmæssigt at anlægge de baner først, der giver det største samfundsmæssige udbytte. Vi må jo erkende, at der er begrænsede midler til rådighed på dette område, og det kan vel i og for sig diskuteres, om det er samfundsmæssig