

[Arne Larsen.]

Frederikssundsvej og ud mod Brønshøj-Gladsaxe. Det er da meget tænkeligt, at statsbanerne får behov for dette areal til sin tid til bygning af en tunnelbanestation, og så ville det da være ærgerligt, hvis man havde afhændet arealet og bagefter skulle købe det tilbage igen, så mon ikke man skal beholde det endnu et stykke tid?

Horn: Det glæder mig at høre, at to ordførere er med på, at det må være gratis for bilisterne at benytte parkeringspladserne ved S-stationerne, og det falder meget nøje sammen med det, som ministeren var inde på. Jeg tror nok, at hvis vi skal have en fornuftig trafikordning med en rimelig deling og tilstrækkelig effektivitet, må man gå den vej.

Jeg lagde mærke til, at hr. Holmberg var af den opfattelse — og den synes også at deles af hr. Arne Larsen — at det må være stat og kommune, som skal dele omkostningerne. Det er naturligvis en af de ting, man kan tale om, men jeg vil dog gerne her fremhæve som mit synspunkt, at hvis statsbanerne skal indblandes i det, må det ske ved en særlig bevilling netop til det bestemte formål. Statsbanerne kan ikke være tjent med, og samfundet kan ikke være tjent med, at statsbanernes udgifter forøges, så man kan køre videre med snakken om, at det er forfærdeligt, at de statsbaner giver det store underskud. Det er en voldsom belastning for samtlige ansatte ved statsbanerne, at de daglig skal have den stukket ud. Derfor må man, hver gang man vil påføre DSB en udgift, nøje overveje, om det er noget, der har direkte med statsbanernes egentlige opgaver at gøre, eller det er følger-virkninger, som det kendes i en lang række andre relationer; vi kender det med havnene og med vejnettet, navnlig det overordnede vejnet. Derfor beder jeg om, at man gør sig klart, at hvis det skal være sådan, må der særlige bevillinger til, og jeg så egentlig gerne, at man interesserede sig for at få dette problem løst, for det er klart, at det

bliver dyrere og dyrere for hver dag, man undlader at sikre sig de arealer, som skal bruges til dette formål, og det er jo betydelige arealer, det drejer sig om, hvis man skal have en virkelig nyttevirkning ud af det.

Ministeren for offentlige arbejder (Guldberg): Jeg skal kun lige svare hr. Arne Larsen på det sidstnævnte spørgsmål om arealet ved Lygten. Jeg er ganske enig i, at det skal man ikke sådan skulle sig af med, før man har fået mere overblik over det hele, og i det, jeg sagde i mit første indlæg her, ligger også, at jeg mener, tiden er ved at være moden til en almindelig overvejelse af alle disse ting.

Til den diskussion, der har været om parkeringspladserne ved S-toget, vil jeg da gerne give det ene bidrag, at jeg tror, det er meget afgørende, om disse S-banestationer betjener et stort opland; gør de det, vil der givet være et behov for parkeringspladser, og så må man også finde ud af, hvordan de skal etableres. Jeg mener heller ikke, de kan skrives på jernbanedriften, om man så må sige, men man må vel nok kunne finde en fornuftig måde at gøre det på.

Men jeg vil gerne gøre opmærksom på, at en meget betydelig del af S-banestationerne ligger i meget tæt eller relativt tæt bebyggede områder, hvor forholdet er det, at et flertal af trafikanterne bor i en afstand af 10-15 minutters gang fra S-banestationen, og hvis statsbanerne skulle indrette parkeringsanlæg til alle de passagerer med 10-15 minutters gangafstand, som bærer $\frac{1}{2}$ t blik på ryggen og stiller det en hel dag ved S-banestationen, så kan jeg i hvert fald garantere for, at S-banerne ikke kommer til at betale sig. Men det er vel heller ikke det, der er meningen. Ved de længere afstande er det givet, at der er et behov, ved de kortere kunne man ud fra mange synspunkter, også kondimæssige, sige, at det måske ikke var så forfærdeligt vigtigt at bygge sådanne kæmpemæssige parkeringspladser for at spare folk for 10-15 minutters gang eller nogle få minutter på et andet befordringsmiddel.