

[Ministeren for offentlige arbejder.]

og Lyngby. De fornødne arealer hertil er som nævnt sikret.

Efter min mening vil det være økonomisk uforsvarligt, om man ikke nu — inden byggeriet tager yderligere fart — til trods for de usikre økonomiske forhold sikrer muligheden for baneanlæggets gennemførelse ved ekspropriation af de til anlægget nødvendige arealer, hvilket da også med tilslutning af Københavns magistrat er anbefalet af den af magistraten nedsatte trafikkommission. På denne måde vil man bedst kunne øve indflydelse på byggeriet — ikke alene således, at det undgås, at dette kommer til at virke fordyrende på baneanlægget, men også sådan, at der bliver det rette sammenspil mellem banens stationer og bebyggelsen i banens opland, idet det i denne forbindelse må erindres, at stationernes beliggenhed efter forhandling med alle interesserede parter fastlægges endeligt af kommissionen.

Jeg skal hermed og med bemærkning, at lovforslaget uden ændringer er vedtaget af det andet høje ting, anbefale lovforslaget til hurtig og velvillig behandling i dette høje ting.

Per Hækkerup: Jeg vil gerne takke den højtærede minister for offentlige arbejder for lovforslaget og på mit partis vegne give tilslutning til det.

Som den højtærede minister nævnte, regnede man endnu i 1940, da statsbanerne udarbejdede planen om oprettelse af Lundtoftebanen, med, at der ikke var noget presserende behov for denne bane, men at det først ville blive aktuelt i en noget fjernere fremtid. Denne forventning har udviklingen imidlertid gjort til skamme. Den stærke bebyggelse i det opland, der normalt må henregnes til den projekterede Lundtoftebanes, har, forekommer det mig, gjort banens påbegyndelse aktuel. På nuværende tidspunkt bor der allerede i dette område ca. 10 000 mennesker, og med de trafikmuligheder, der er i øjeblikket — med den allerede eksisterende Nærumbane og med rutebillinier med tilknytning til Holtelinien henholdsvis i Jægersborg og Lyngby —, må det fastslås, at forholdene ikke er tilfredsstillende og for mange mennesker indebærer en omvejskørsel, der er trafikfordyrende. Videre medfører rutebilforbindelsernes skæring af den stærkt trafikerede Lyngbyvej, at der opstår en situation, som er til hinder for en gnidningsfri færdsel på denne meget benyttede vej, og dette forhold vil antagelig blive yderligere skærpet, efter-

hånden som det stigende trafikbehov vil gøre dublering af disse rutebilforbindelser nødvendig.

Som allerede den højtærede minister har fremhævet, må det påregnes, at trafikbehovet vil vokse yderligere i det kommende år. Af de 45 000 nye beboere af dette område, som man regner med, er som nævnt allerede de 10 000 flyttet derud, og man påregner altså, at i løbet af de kommende 10-15 år vil yderligere 35 000 mennesker søge deres bopæl der. Dertil kommer endvidere, at området tildels er udlagt som industriområde, hvad der ligeledes er trafikskabende.

Hvis trafikforbindelserne skal afvikles forsvarligt her, er det nødvendigt med en S-bane, som den højtærede minister sagde, og jeg håber, at den højtærede minister vil overvinde sine betænkeligheder ved at sætte banen i gang snarligt, idet jeg tror, man har lov til at sige, at behovet virkelig er presserende.

Af bemærkningerne til lovforslaget fremgår det, at banen tænkes ført igennem således, at den kun får een station udenfor Lyngby-Taarbæk kommune. Denne endestation regnes placeret ved Nærumvej i nærheden af den nuværende Nærumbanes trinbræt Egevang. Såvidt jeg har forstået, er det Nærumbanens bestyrelses hensigt, at denne bane ligeledes skal afkortes og have endestation i Egevang, når Hørsholmvejen føres frem til skæring af Nærumvejen, og at der skal etableres en omnibuskørsel ad Hørsholmvejen til Jægersborg station.

Den højtærede minister sagde, at det vel var tvivlsomt, om det ville være hensigtsmæssigt at føre en S-togs bane længere ud end til Egevang station, men det fremgår af bemærkningerne til lovforslaget, at selv om man tænker sig endestationen foreløbig lagt ved Egevang, er man dog opmærksom på, at der kan blive et behov for at føre Lundtoftebanen frem til Gl. Holte, og man har ved forhandlinger med Søllerød sogneråd sikret sig en sådan videreførelse af banen byplanmæssigt. Man regner med, at Nærumbanen skal få koncession til at føre en rutebil- eller omnibuslinie fra Egevang ad den planlagte og delvis påbegyndte Hørsholmvej frem til Jægersborg, og da man også regner med, at Lundtoftebanen skal have omtrent den samme rute vest for Hørsholmvejen, vil jeg spørge den højtærede minister, om bemærkningerne her i lovforslaget betyder en ændring i de tidligere planer om en rutebilforbindelse, eller om tanken er, at man både skal have Lundtoftebanen og en omnibusrute ad Hørsholmvejen.

Den stærke trafik på Holtelinien har,