

[Carsten Raft.]

løsning. Jeg ville tro, at man tænkte på noget i den retning, og at Lyngby-Nærum-banens bestyrelse, når man nu alligevel skæerer en væsentlig del af banens opland væk, var interesseret i at snakke lidt med et udvalg her i tinget om, hvilke muligheder der er i så henseende.

Rager: Det lovforslag, vi her behandler, omhandler jo kun en mindre del af den kommende nærtrafik og angår en linie, som jeg ikke tror nogen har noget imod; alle anser den for rimelig og påkrævet, og jeg kan tilsige vort partis støtte til fremme af lovforslaget.

Det ærede medlem hr. Carsten Raft fremdrog spørgsmålet om Slangerupbanen, og jeg kan ikke lade være med at sige, at jeg med den største interesse vil afvente, hvilket standpunkt den nuværende højtærede minister for offentlige arbejder har til sagen, for vi har jo gennem den sidste halve snes år oplevet, at næsten hver minister for offentlige arbejder har haft et nyt standpunkt, og derfor er det ikke blevet til noget videre med banen.

I sin tid havde Nordsjællands elektricitetsselskab og Københavns kommune udarbejdet en overenskomst, hvorefter man ville elektrificere banen og føre dens tog ind til Jarmers plads ad en tracé gennem Københavns kommune, som egentlig lå rigtig godt. Så kom krigen, og så fik vi en tid en trafikminister, der hed Gunnar Larsen. Han lagde sig hindrende i vejen, for han følte sig generet af krydsningen ved Nørrebrogade — det eneste ømtålige punkt —, og desuden mente han, at linien skulle føres fra Slangerupbanegården som underjordisk bane ind til byen. Dermed havde han i hvert fald fået lagt gift for et fornuftigt projekt i ret lange tider.

Så var der et lille mellem spil, det var, da det ærede medlem hr. Alfred Jensen indtog pladsen ovre i trafikministeriet. Han var mere ligeglad med selve spørgsmålet om trafikken, bare den trafik, der var eller ikke var, blev underlagt det offentlige — så hans standpunkt var, at banen skulle overtages af staten. Han har i virkeligheden udrettet noget, han har fået den over til staten, og der synes jeg den bliver vanrøgtet i nogenlunde lige så høj grad som dengang, den var et privat selskab.

Nu vil det mere mig at høre, hvad den højtærede trafikminister, det tidligere ærede medlem hr. Victor Larsen, har at sige om sagen. Han skal nok som den friske og initiativrige mand, han er, have et helt nyt

standpunkt, og så bliver det vel heller ikke til noget med banen i en nogenlunde nær fremtid.

Hans Hansen (Rørby): Det foreliggende lovforslag går ud på at forberede gennemførelsen af Lundtoftebanen, og det er en naturlig følge af udviklingen af bebyggelsen i storbyens omegn, en udvikling, som naturligvis vil fortsætte. Selvfølgelig vil lignende forslag komme til at foreligge på rigsdagens bord fremover. I mangfoldige tilfælde har lignende forberedelser og ekspropriationer været foretaget, og de er blevet efterfulgt af meget stærke grundværdistigninger. Det vil også ske denne gang, men den i fjor gennemførte værdistigningslov vil komme til at gøre sig gældende, og derigennem vil der i nogen måde blive skaffet dækning for de udgifter, som det offentlige får ved at gennemføre disse anlæg. Det er kun godt, at det er sådan, og det skulle have været gennemført for mange år siden, men det nytter jo ikke at græde over spildt mælk. Nu bliver der i hvert fald bødet noget på det.

Spørgsmålet om linieføringen, som ministeren var inde på her, vil det være mere naturligt at drøfte i det kommende udvalg. Jeg vil for mit vedkommende anbefale lovforslaget med det forbehold, at jeg gerne vil se nærmere på den linieføring, der er tale om. Det er overordentlig vigtigt, at linieføringen bliver rigtig, men det kan vi som sagt se nærmere på i det kommende udvalg.

Alfred Jensen: I betragtning af den befolkningstilvækst, der kan ventes i de områder, der er tænkt på i dette lovforslag, er det ret naturligt, at der træffes foranstaltninger til sikring af en fornuftig afvikling af trafikken, og mit parti finder derfor, at det er en fortjenstfuld handling af ministeren, at han har ladet udarbejde og har fremsat et forslag som det foreliggende.

Vi vil yde det vor støtte, men selve spørgsmålet giver naturligvis anledning til bemærkninger både af den ene og den anden art. Jeg forstår godt, at det ærede medlem hr. Rager drog sit smertensbarn, Slangerupbanen, frem her i debatten. Jeg skal lade bemærkningerne om de skiftende standpunkter hos de forskellige ministre ligge. Jeg kan ikke se de mange standpunkter, som det ærede medlem kan se, men jeg kan se, at der ikke var tilvejebragt nogen løsning af trafikproblemet for det store område, som Gladsaxe kommune omfatter, og at det derfor i 1945 var nødvendigt, at der blev taget et initiativ i sagen. Og det er ikke for meget at sige, at selvom vi i stedet for den