

**[Ministeren for offentlige arbejder.]**

sket er, hvis man ikke samtidig skaber muligheder for befordring — og jeg kan sige en hurtig befordring — fra Slangerupbanens endestation ind til byens centrum. Den udvidelse af køreplanen, der allerede har fundet sted, har aldeles ikke kunnet hindre den udvikling, som også de ærede ordførere var inde på, og som går i den retning, at man i større og større omfang tager med de eksisterende S-togslinier, navnlig naturligvis Holtebanen, og derfra med sidebuslinier. Jeg kan som eksempel anføre, at ruten Bagsværd—Lyngby har forøget sin køreplan fra 44 til 58 dobbeltture daglig, Buddinge—Lyngby ruten har forøget køreplanen fra 26 til 52 dobbeltture daglig, og ruten Hareskov—Husum har forøget sin køreplan fra 11 til 33 dobbeltture daglig. Det er et afgjort bevis på, at selv en forbedring af køreplanen på den nuværende Slangerupbane aldeles ikke ville kunne forhindre en udvikling, som stadig foregår, og som altså medfører, at man går udenom Slangerupbanen.

De ønsker, kommunerne langs Slangerupbanen har fremsat, er følgende: at Slangerupbanen betragtes som en samlet helhed, det vil sige, at stykket Slangerup—Farum ikke nedlægges — det er naturligvis navnlig nordkommunerne, der har sat ind her, efter min opfattelse med betydelig ret —, at banen til sin tid bør elektrificeres og føres til bybanens centrum, og at der indtil da etableres hyppigere toggang indtil Farum og i forbindelse dermed direkte busforbindelse fra Slangerupbanens endestation helst til Rådhuspladsen og med tilslutning til Amagerbusserne, at der indføres bytakster til Buddinge, og at der etableres bekvemmere adgang fra Slangerupbanens station til Nørrebro S-station. Man kunne i de travle timer måske forbedre køreplanen noget, f. eks. indføre halvtimesintervaller på strækningen København—Farum. Det vil nødvendiggøre en togkrydsning på tre af stationerne fra København til Farum, og derfor kan man sige, at selvom det er teoretisk muligt, ville det ganske givet i praksis støde på betydelige vanskeligheder og medføre togforsinkelser. Hvis man ville gå videre — og man har jo været videregående i sine krav —, så man ville kræve en 20 minutters køreplan på visse tider af døgnet, i myldretiden, ville man blive nødt til at anlægge dobbeltspor, i hvert fald over strækningen Buddinge—Hareskov. Man har fra statsbanernes side gjort overslag over, hvad et sådant dobbeltspor ville koste; beløbet anslås til 7—8 mill. kr.

Man er i øjeblikket beskæftiget med at undersøge, hvilken køreplan der kan tilbydes over strækningen Bagsværd—København, om det er muligt her uden for store anlæg, altså væsentligst med de bestående anlæg og naturligvis med dobbeltspor, at få en forbedring i køreplanen, men jeg kan sige til de ærede ordførere, at løsningen af denne sag, som vitterlig har ventet længe — jeg har kendt Slangerupbanens forhold i over 40 år —, er vi fuldkommen klar over trænger sig mere og mere på. Uanset den økonomiske situation må det nærmere overvejes, hvilke forholdsregler der kan og må tages her, men jeg har her, såvidt det var mig muligt, givet en fremstilling af, hvorledes min opfattelse er.

(Kort bemærkning).

**Rager:** Jeg er enig med det ærede medlem hr. Alfred Jensen i, at den trafikkommission, der er blevet nedsat med det ærede medlem hr. Kjærbo som formand, desværre blev nedsat noget sent. Jeg ville også have foretrukket, om den var blevet nedsat f. eks. i tidsrummet mellem 6. maj og en dag i oktober i 1945, da glansperioden hørte op.

Jeg vil udtale min beklagelse over, at den højtærede trafikminister mente, at der var så mange saglige grunde for, at Slangerupbanen skulle bevares som en helhed, d. v. s. at man ikke måtte nedlægge damp-togene fra Farum til Slangerup. Jeg ved ikke, hvilke saglige argumenter der kan tale for dette standpunkt. A priori ville jeg mene, at det ville være vanskeligt at finde dem. På mig virkede det sådan, at det mere er af rent geografiske grunde, på grund af den omstændighed, at det sidste stykke af banen ligger i Frederiksborg amt.

**Ministeren for offentlige arbejder (Victor Larsen):** Den sidste bemærkning af det ærede medlem hr. Rager er typisk ragersk, og dermed har jeg i og for sig besvaret den.

Om damp-togene fra Farum til Slangerup har jeg ikke sagt noget som helst. Det er meningen indenfor DSB at gå over til motor-tog i stedse større udstrækning, og så tror jeg dog også, at spørgsmålet selv for det ærede medlem hr. Rager vil stille sig noget anderledes.

Hermed sluttede forhandlingen.

*Lovforslagets overgang til anden behandling vedtoges uden afstemning.*

**Per Hækkerup:** Da der under forhandlingen er fremsat ønske om udvalgsbehandling,