

[Formanden.]

tion til anlæg af en dobbeltsporet banelinie fra Jægersborg til Lundtofte og Nærum.

I skrivelse af dags dato meddeler indenrigs- og boligministeren, at han ønsker mundtligt her i tinget at fremsætte:

Forslag til lov om udarbejdelse af lands- tingsvalglisten.

I skrivelser af gårs dato meddeler ministeren for offentlige arbejder, at han i folketinget har fremsat:

Forslag til lov om bemyndigelse til foretagelse af visse ekspropriationer m. v. og forslag til lov om ændring i lov nr. 88 af 22. april 1904 om det lollandske digelag, således som denne er ændret ved lov nr. 248 af 23. juni 1920.

Skriftlig fremsættelse af lovforslag.

Ministeren for offentlige arbejder (Victor Larsen): Jeg skal tillade mig for det høje ting at fremsætte forslag til lov om bemyndigelse for ministeren for offentlige arbejder til ekspropriation til anlæg af en dobbeltsporet banelinie fra Jægersborg til Lundtofte og Nærum.

Udbygningen af Storkøbenhavns S-banenet omfatter, som det vil være i hvert fald en stor del af de ærede medlemmer bekendt, foruden S-banen til Glostrup, der er under udførelse, Køgebugtbanen og 3.—4. spor Hellerup—Holte, hvortil ekspropriationerne er i gang, tillige bl. a. en ny S-bane fra Jægersborg station på Holtebanen gennem arealerne mellem Kgs. Lyngby og Jægersborg Dyrehave over Lundtofte til Nærum.

Planen om et sådant baneanlæg fandtes allerede på det af statsbanerne i 1940 udarbejdede forslag til udbygning af nærbanenettet, men fra statsbanernes side anså man det ikke dengang for sandsynligt, at anlægget ville blive aktuelt indenfor en nærmere fremtid. Man fandt det ønskeligt at sikre muligheden for baneanlæggets gennemførelse, men ønskede ikke at medvirke til at fremskynde de pågældende arealers bebyggelse, idet der derved ville ske en yderligere belastning af Holtelinien, hvis allerede stærke trafik må forventes at ville stige væsentligt allerede som følge af de igangværende bebyggelser indenfor denne banes primære opland og som følge af den påregnede stadige forøgelse af trafikken mellem København og nordkysten. Det er imidlertid nu øjensynligt, at det omfattende byggeri på de nævnte arealer nord for

Jægersborg station allerede er ved at skabe et opland for Lundtoftebanen, der således vil blive aktuel på et langt tidligere tidspunkt, end statsbanerne oprindeligt har regnet med.

I henhold til Lyngby-Taarbæk kommunes dispositionsplan regnes der fremtidigt med ca. 35 000 indbyggere mellem Nærumbanens opland og Dyrehaven, og på arealerne i Søllerød kommune mellem Mølleåen, Jægersborg Hegn, Kighanerenden og Attemosevej regnes der med et fremtidigt indbyggerantal på ca. 10 000, d. v. s. ialt 45 000 beboere i Lundtoftebanens opland.

Den i forbindelse hermed påregnede meget betydelige trafik til og fra København vil ikke kunne afvikles på fyldestgørende måde ad de til København førende veje og gader, der allerede er stærkt belastet. De projekterede store bolig- og industrikvartaler, der i betydeligt omfang er under udførelse på de pågældende arealer, vil skabe et trafikbehov, der inden længe kun vil kunne tilfredsstilles ved en S-bane, hvis tog fra Jægersborg station føres ad Holtebanen helt ind til byens centrum, og jeg mener derfor, at tidspunktet er inde til at forberede anlægget af en S-bane til Lundtofte og Nærum, hvor statsbanerne mener, at banen bør have sin endestation ved Egevang fælles med Nærumbanen. Banen får derved omtrent samme længde som Holtebanen, og stort længere bør en S-bane næppe være, da den daglige rejse boligarbejdssted derved bliver for langvarig og for dyr.

En ting er imidlertid, at det må anses for nødvendigt nu at sikre arealer m. v. for gennemførelse af en sådan ny S-bane. Noget andet er, om det under hensyn til landets økonomiske situation er betimeligt endsige muligt nu at tage opgaven ved denne banes bygning op. I denne forbindelse må jeg gøre opmærksom på, at anlægget af en Lundtoftebane vil gøre det nødvendigt at udføre en mindre del af 3.—4. spor-anlæggene på Holtebanen mellem Gentofte og Lyngby. De fornødne arealer hertil er som nævnt sikret.

Efter min mening vil det være økonomisk uforvarligt, 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 så-