

Der var ikke stillet ændringsforslag.

Lovforslagets paragraffer og spørgsmålet om dets overgang til tredje behandling sættes til forhandling under eet.

Ingen bad om ordet.

Lovforslagets §§ 1 og 2 og dets overgang til tredje behandling vedtoges uden afstemning.

Den sidste sag på dagsordenen var:

Første behandling af forslag til lov om bemyndigelse for ministeren for offentlige arbejder til ekspropriation til anlæg af en dobbeltsporet banelinie fra Jægersborg til Lundtofte og Nærum.

(Lovforslaget findes i tillæg A. sp. 3775; fremsættelsen findes i tidenden sp. 383).

Lovforslaget sættes til forhandling.

Willumsen: Det foreliggende lovforslag om bemyndigelse for ministeren for offentlige arbejder til ekspropriation til anlæg af en dobbeltsporet banelinie fra Jægersborg til Lundtofte og Nærum kan jeg give min anbefaling ud fra den betragtning, at det er absolut påkrævet, at der anlægges en jernbane der, som er i stand til at befordre den befolkning, som allerede nu bor og som i den nærmeste fremtid vil komme til at bo i disse områder. Der er et meget stort byggeri i gang; for Lyngbys vedkommende forholder det sig således, at da nybyggeriet i 1940 påbegyndtes, var der et indbyggerantal af 28 245; i 1945 var det steget til 33 975, i 1950 til 46 225. Der er af statsbanerne gjort forskellige bemærkninger til dette forslag — allerede i 1940 var der tale om anlæg af en sådan bane —, og det er i disse bemærkninger oplyst, at det forudsættes, at der den 1. april 1950 vil være ca. 9000 indbyggere på arealerne omkring den linie, som banen skal trafikere. Efter en dispositionsplan fra Lyngby regnes der endvidere med, at der der i løbet af nogle år vil være plads til et indbyggerantal på yderligere 35 000 og i Søllerød et antal på 10 000, så at der i løbet af kort tid vil være et befolkningstal på 45 000 indbyggere, som ikke har andre befordringsmidler end netop den bane, der her er tale om.

Jeg har iøvrigt den opfattelse, at det må være staten, der skal sørge for nær-

trafikken, sørge for, at der er muligheder for, at de, som kommer til at bo i disse kvarterer, kan komme frem og tilbage fra arbejdspladserne på en nogenlunde bekvem måde. Den måde, det foregår på nu, er ikke tilfredsstillende. Der er ret langt til de eksisterende trafikmidler, og der er kun tale om rutebiler, som ikke er i stand til at besørge trafikken. Efter min mening er det en nødvendighed, at en sådan bane bliver anlagt. Det er ikke alene Lyngby, det er galt for, men også omegnskommunerne i almindelighed mangler nødvendige trafikmidler, og efter min mening bør det være statens opgave at tilvejebringe trafikmidlerne, så at befolkningen kan komme frem og tilbage. Det er jo sådan nu, at folk ikke selv kan bestemme, hvor de vil bo, men de må nødvendigvis tage bopæl der, hvor der overhovedet er noget ledigt, og her har omegnskommunerne i de senere år gjort en ret stor indsats. Der bygges meget i alle omegnskommuner. Derfor må der også være adgang for beboerne til at komme ind til deres arbejdsplads, som for manges vedkommende ligger i hovedstaden, og det er jo ikke alene for beboerne i de pågældende kommuner, at der bygges; det er også for beboerne i hovedstaden og ikke mindst for dem, der flytter ind fra landet.

For Gladsaksens vedkommende kan jeg nævne, at der ganske vist er en bane, som blev overtaget af staten for ca. 4 år siden, men som der ellers ikke — eller så godt som ikke — er gjort noget ved gennem disse 4 år. Man havde jo regnet med, at den skulle have været elektrificeret, men endnu er der ikke sket noget, og de småforbedringer, der er gennemført, er af den beskaffenhed, at banen i virkeligheden jager folk væk; trafikken foregår nu fra Farum til Holte med rutebiler, og derfra tager folk med toget til København. Noget lignende er tilfældet i selve Gladsakse kommune, hvor trafikken går fra Bagsværd til Lyngby og derfra med Lyngbybanen ind. Der kunne og burde have været gjort noget for at holde passagererne ved Slangerbypbanen, så at den fik betydeligt flere passagerer og derved kom til at betale sig. Statsbanerne er selv årsag til, at persontrafikken på banen går ned, idet den vej, folk nu tager, er hurtigere — jeg skal indrømme noget dyrere, men hurtigere, end hvis de skal køre med Slangerbypbanen. Således går det i alle omegnskommunerne, hvor der er en meget stærk udvikling, et meget stærkt byggeri, og hvortil mange mennesker flytter hvert år. Det er, som