

[Willumsen.]

man ser, tilfældet for Lyngbys og Glad-saxes vedkommende, hvortil der flytter mellem 3 000 og 4 000 mennesker hvert eneste år, og det gælder, omend ikke i lige så høj grad, for alle oplandskommuner ved Slangerupbanen, at de er i meget stærk udvikling, så jeg tror, det ville være en fordel, om man også kunne få denne bane elektrificeret.

Det forslag, der her foreligger, om på det nuværende tidspunkt at ekspropriere jord til banen, er selvfølgelig ikke helt billigt; det ville have været billigere, hvis vi allerede i 1940, da tanker derom var fremme indenfor statsbanerne, havde gennemført et lovforslag. Det koster nu omkring ved 1 mill. kr. alene at ekspropriere — i hvert fald efter de foreløbige beregninger.

Jeg vil gerne udtale ønsket om, at den højtærede minister vil se med velvilje på nærtrafikken i de kommuner, hvor byggeriet er stærkt, og hvor udviklingen går så stærkt, som den har gjort i de senere år.

Jeg kan med disse bemærkninger på mit partis vegne anbefale lovforslaget til en velvillig og hurtig behandling her i det høje ting.

Stensballe: Det foreliggende lovforslag er jo at en særlig karakter, forsåvidt som man derigennem søger at videreføre den udbygning af hovedstadens S-banenet, hvoraf Køgebugtbanen er et led. Det har ellers altid været sådan her i landet, at skulle der bygges en bane, blev banen vedtaget, og i forbindelse med loven derom blev der gennemført ekspropriationsbestemmelser. For Køgebugtbanens vedkommende er det jo sådan, at statsbanerne ikke for tiden tænker på at bygge denne bane, men derimod ønskede de at gennemføre ekspropriationen dertil, for at omkostningerne ikke skulle stige altfor meget, og for at der ikke skulle blive bygget dér, hvor linien skal gennemføres. Statsbanerne havde i forvejen overtaget trafikken, forsåvidt som de beherskede hele omnibuskørslen ad landevejen. Med den udvikling, der har fundet sted dernede, er det givet, at en omnibustrafik ikke kan slå til i det lange løb, og derfor gik rigsdagen også med til, at statsbanerne skulle vedblive at besørge trafikken dernede og skulle kunne afvikle den gennem en jernbane, således som loven forudsætter. I det foreliggende tilfælde har statsbanerne ikke

i forvejen nogen buslinie, der besørger trafikken.

I disse spørgsmål rejser der sig det problem, om oplandstrafikken i det hele taget er en statsbaneopgave. Den ærede ordfører for det socialdemokratiske parti (Willumsen) mente, at det var en statsopgave, og det er muligt, jeg tør ikke benægte det, for jeg tror ikke, at det ville blive let at få sådan noget etableret ad privat vej, og efter de oplysninger, der foreligger, vil i det lange løb den trafik, den store bebyggelse vil kræve, ikke kunne afvikles ved hjælp af omnibusser. Jeg mener, at man må komme til det resultat, at dette lovforslag bør vedtages, men jeg synes, at det vil være af interesse at få sagen drøftet i et udvalg, ikke alene for at få talt om principperne, men også for at se på kortet, hvorledes baneføringen skal være. Jeg går ud fra, at den højtærede minister er villig til at give besked om det. Jeg ønsker altså et udvalg nedsat, men jeg mener ikke, at det skal være et udvalg, der forhindrer sagens gennemførelse, tværtimod, udvalget skal arbejde på at fremme den. Jeg synes, at tinget kan forvente at få flere oplysninger, end det er muligt at få her ved første behandling.

Foss: Jeg synes, at det ærede medlem hr. Stensballe var lige ved at sætte et spørgsmålstegn ved, om vi skulle have elektriske togforbindelser i Københavns omegn. Det tror jeg dog ikke var det ærede medlems mening. For mig er der ingen tvivl om, at en storby som København må betjenes af hurtigtog i omegnen, og det er der vist heller ikke større uenighed om.

Jeg kan iøvrigt fuldtud slutte mig til ordføreren for det socialdemokratiske parti, det ærede medlem hr. Willumsen, som beklagede, at trafikspørgsmålet ikke på et tidligere tidspunkt er blevet taget op og løst nogenlunde tilfredsstillende. Det er klart, at vi ikke skal anlægge dyre baner, før der virkelig er behov for dem, men jeg tror alligevel det almindelige indtryk er, at man er ved at komme bagud med trafikken i Københavns omegn. Nu har situationen jo desværre udviklet sig derhen, at vi af økonomiske grunde og på grund af vanskelighederne ved at fremskaffe materiel sandsynligvis får sagen forsinket måske et par år. Jeg skal nøjes med at udtrykke håb om, at det må lykkes at få gennemført tilfredsstillende trafikforbindelser for Københavns omegn, såsnart det overhovedet er muligt. Om selve det foreliggende lovforslag er