

[Foss.]

der jo ingen uenighed, og jeg kan derfor nøjes med at give tilslutning til det på mit partis vegne.

Anna Westergaard: Efter de foreliggende byplaner og egnsplaner kan man regne med, at egnen mellem Lyngby og Dyrehaven i løbet af den kommende tid vil få et meget stort trafikbehov, idet det forudsættes, at der på denne egn vil komme en bebyggelse til ialt 45 000 mennesker. En trafik som den, der her bliver tale om, kan ikke uden meget store ulemper bestrides ad veje og gader ved omnibusser. Gader og veje er allerede nu så stærkt belastede, at det nye trafikbehov hurtigt vil vise sig kun at kunne bestrides ved en S-bane, den bane, der her foreslås eksproprieret til, og som tænkes ført fra Jægersborg til Lundtofte og Nærum med forbindelse til Holtebanen.

Forslaget hviler på et samarbejde mellem statsbanerne, Lyngby-Taarbæk og Søllerød kommuner, egnsplanudvalget, Københavns borgerrepræsentation og den af Københavns magistrat nedsatte trafikkommission, som har anbefalet, at de nødvendige arealer til banen allerede nu sikres ved ekspropriation.

Det foreliggende lovforslag går da ud på at bemyndige ministeren for offentlige arbejder til for statsbanerne, om fornødent ved ekspropriation, at erhverve de arealer, der er nødvendige til gennemførelse af S-banen Jægersborg—Nærum, en arealerhvervelse, der skønnes at ville koste omkring 1 mill. kr. Med tidligere erfaringer for øje må man give den højtærede minister for offentlige arbejder ret i, at det vil være økonomisk uforsvarligt, om man ikke, inden det omhandlede store byggeri yderligere tager fart, sikrer de nødvendige arealer for banen, hvis anlæggelse sikkert i modsat fald vil blive ganske overordentlig meget dyrere.

På det radikale venstres vegne skal jeg anbefale det foreliggende lovforslag.

Chr. Nielsen: Jeg kan anbefale lovforslaget, og jeg gør det med den største tilfredshed, fordi jeg finder, at det indeholder en god portion fremsynethed, noget, som jeg ikke altid synes er rådende indenfor ledelsen af DSB. Men når det er sagt, vil jeg gerne tilføje, at fremsynethed alene gør det jo ikke. Det er storartet at kunne lave gode og store planer f. eks. for fremtidens trafikforhold, men det er temmelig afgørende, at man, efter at planerne er udarbejdet og ekspropriationer til anlægget er foretaget, virkelig gør en indsats for at få

planerne realiseret og få tilvejebragt ordentlige trafikforhold ikke mindst i hovedstadsområdet.

Jeg er sikker på, at anlægget af den foreslåede bane er berettiget, og jeg tror, at jo før den kommer, jo bedre vil det være. Allerede på nuværende tidspunkt kan man vel fastslå, at der er et ikke ringe behov for en sådan bane, og vi ved med sikkerhed, at behovet vil stige år for år, så at vi kan risikere at komme i den situation, som vi har været i i så mange tilfælde, at vi kommer langt bagefter, når baneanlæg skal realiseres. Jeg ved ikke noget om, hvorledes dette projekt vil blive nummereret i forhold til de andre projekter, som statsbanerne ligger inde med for hovedstadsområdets vedkommende, men når det tages i betragtning, at man foruden projekterne angående banen til Glostrup, som for tiden er under arbejde, ligger med projekter til Køgebanen og Slangerupbanen, er der sikkert adskillige, som ved præsentationen af dette forslag har sagt til sig selv: vi oplever næppe at få den bane at se, i hvert fald ikke hvis det sædvanlige tempo skal holdes.

Jeg nævnte Slangerupbanen; hertil vil jeg gerne knytte et par bemærkninger i anledning af statsbanernes overtagelse af denne bane. Jeg kan fuldtud slutte mig til de bemærkninger, det ærede medlem hr. Willumsen fremsatte i den forbindelse. Beboerne i det store opland, der grænser til Slangerupbanen, så i sin tid med stor tilfredshed, at statsbanerne overtog banen, fordi den i høj grad var forsømt og utidsvarende; alle regnede sikkert med, at når statsbanerne overtog denne strækning, havde de samtidig forpligtelse til at bringe materiel og kørsel i orden. Beboerne langs Slangerupbanen er imidlertid blevet sørgeligt skuffet. I enkelte tilfælde bliver der sat motortog ind på strækningen til Farum, men for det meste bruger man lokomotiver og vogne, der vel nok er de ældste, statsbanerne har kunnet finde frem. Køretiden er fortsat urimeligt lang; 45 minutter til at køre de 20 km til Farum må man vist sige er et mærkeligt tempo for trafik i et hovedstadsområde. Dertil kommer, at der er sat altfor få tog ind på strækningen. Morgen og aften er der timedrift, men midt på dagen og hen på aftenen er der et par timer mellem togene. Jeg tror, det var med fuld ret, Københavns egnsplanudvalg her for ganske nylig fastslog, at Slangerupbanen var et afskrækkende eksempel på trafikforholdene i hovedstadsområdet.

Jeg har bemærket mig, at man fra stats-