

[Ministeren for offentlige arbejder.]

færdslen til stranden og måske i nogen grad af den øvrige lokale trafik, men den gennemgående færdsel måtte følge den nuværende vej med dens tætte bebyggelse, mange sidevejstilslutninger og krydsende fodgængere, idet man i så fald vel måtte se bort fra anlæg af den vestlige aflastningsvej. Muligheden for mod syd at slutte strandvejen til den nuværende vej bør man se bort fra, idet den gennemgående færdsel af hensyn til, at alle badende må krydse denne vej, ikke bør ledes herved.

Det ærede medlem talte om, at det ville koste mange penge at ekspropriere jord til en aflastningsvej inde i landet. Som bonde gør det mig ondt at ekspropriere blot nogle få kvadratmeter til udlæg til veje, eller hvad det nu kan være, naturligvis, men iøvrigt ville anlæg af en vej langs strandkanten rejse betydelige problemer med hensyn til lodsejerne og badestranden, også i økonomisk henseende.

Udgiften til anlæg af aflastningsvejen anslås til ca. 31 mill. kr. og udgiften til en udvidelse af den nuværende vej til ca. 9 mill. kr., hvorimod der ikke foreligger beregninger over udgiften til en vej i strandkanten. Jeg har endnu ikke taget stilling til det omtalte kommissionsforslag, men jeg kan besvare det ærede medlems spørgsmål derhen, at også det af det ærede medlem rejste spørgsmål vil blive inddraget i overvejelserne om selve den fremtidige vejbygning. Der må herefter optages forhandlinger med Københavns og Roskilde amtsråd samt de øvrige interesserede kommunale myndigheder desangående.

**Th. Poulsen:** Jeg vil gerne takke den højtærede minister for svaret, selvom det ikke tilfredsstillende mig. Jeg forstår jo, at tendensen går i retning af, at man vil stile mod denne parallelvej, og det må jeg beklage. Jeg har ved at henlede opmærksomheden på den store og dybtgående ekspropriation af landbrugsjord prøvet at tale til den højtærede ministers landbrugshjerte, om jeg må sige det sådan. Det forekommer mig, at netop til denne parallelvej og forbindelsesvejene fra den ud til kysten går der endnu mere jord tabt, højtærede minister, og det bliver endnu dyrere. Derfor vil jeg bede om, at man tænker mere på kystvejen. Jeg tror, det bliver den billigste og bedste form.

Hermed sluttede spørgsmålet.

Af *Th. Poulsen* til ministeren for offentlige arbejder.

Hvorned begrundes ministeren for offentlige arbejder, at abonnementskort til statsbanernes rutebiler i fremtiden ikke skal gælde for kørsel på søndage?

**Th. Poulsen:** Når jeg har stillet dette spørgsmål til den højtærede minister i rigsdagens spørgetid, er det foranlediget af, at statsbanerne med virkning fra 20. januar i år har meddelt, at abonnementskortsindehaverne ikke mere kan gøre brug af deres kort på søndage, og at skolesøgende børn ligeledes ikke kan bruge deres kort på fridage. Nu ved jeg udmærket godt, at kortrejsende rejser billigt i forhold til enkeltrejsende, men det drejer sig her om en god, fast kundekreds, som det forretningsmæssigt set må være en stor fordel for statsbanerne at bevare. Statsbanerne har en ret god oversigt over brugen af materiel og betjening, når man på forhånd ved, at man har et så og så stort fast publikum at køre for.

Jeg har fået at vide, at statsbanernes busser med udgang fra København giver et ganske godt overskud, og jeg kan betro den højtærede minister, at der er opstået meget stor utilfredshed blandt de rejsende på grund af denne ordning. Det drejer sig om kunder, som daglig benytter rutebilerne til transport til og fra deres arbejde, og som for manges vedkommende også skal passe deres gerning på søndagene, såsom tjenere, rengørings- og køkkenpersonale, musikere, sporvejsfolk, chauffører, politifolk og forskellige andre. Vi må huske på, at mange af disse mennesker ufrivilligt, på grund af bolignøden i København, er nødt til at bo ude i omegnen eller længere borte, hvor man har en langt højere udgift til husleje, idet man er henvist til at bo i de nyopførte ejendomme. Deres budget er hårdt anspændt i forvejen, og det tåler ikke den overbelastning, som her påføres det, en belastning, som vel andrager et sted mellem 10 og 30 kr. pr. måned, alt efter hvor de nu bor på strækningen, tilmed da prisen på et almindeligt abonnementskort, f. eks. til Køge, er steget fra 45 kr. pr. måned til 52 kr. eller med 7 kr. Det vil jeg imidlertid ikke indvende så forfærdelig meget imod, for jeg er selvfølgelig klar over, at statsbanerne skal have en godtgørelse for den prisstigning.