

## [Ministeren for offentlige arbejder.]

blive søgt bevilling til en stilling som postmester ved Hvidovre postkontor på den kommende normeringslov.

I Rødovre kommune er der også en grund til rådighed for post- og telegrafvæsenet, men opførelsen af et distriktspostkontor dér må dog vente lidt, idet der ved udarbejdelsen af det endelige projekt bl. a. må tages hensyn til de nærmeste års udvikling indenfor Rødovre kommune og de tilstødende postdistrikter.

Det ærede medlem hr. Erhard Jakobsen har rejst spørgsmålet om statsbanernes planer for udbygningen af Københavns nærtrafik, særlig med henblik på en kommende bane langs Køge Bugt.

Jeg forstår godt, at dette spørgsmål har stor interesse for de mange mennesker, der flytter ud og bor i omegnskommunerne, og jeg kan også forstå, at der mange gange bliver givet udtryk for en vis utålmodighed, når talen er om at skaffe nye trafikmuligheder. Jeg beder dog erindre, at der skal mange mennesker til, altså en meget tæt bebyggelse i de enkelte områder, for at det er økonomisk forsvarligt at anlægge S-baner.

Fra statsbanernes side følger man med megen opmærksomhed den udvikling, der foregår, og man har allerede sine planer for, hvad der bør gøres, og i hvilken rækkefølge banerne bør anlægges, og jeg skal her nævne disse planer fra statsbanerne for nærtrafikområdet, som omfatter følgende anlæg: en S-bane langs Køge Bugt til et sted i nærheden af Solrød Strand. En S-bane, den såkaldte Lundtoftebane, fra Jægersborg station til Egevang i Nærum. En udbygning af den indre del af Slangerupbanen til et sted i nærheden af Hareskoven med dobbeltspor og S-togsdrift. En stikbane fra Vangede station på Slangerupbanen over Høje Søborg til Gladsaxe. En forlængelse af S-banen Valby—Glostrup videreført til Taastrup.

Om disse forslag er der dog at gøre nogle enkelte bemærkninger. En udbygning af

Hareskovbanen vil næppe betyde nogen nævneværdig forbedring og udgifterne derfor være fejlinvesterede, så længe rejsen til bymidten kun kan ske ved omstigning til sporvogn, når man når ind til København. En sådan omstigning vil kunne bevirke, at de i forvejen dårlige forhold vil blive yderligere forværret. En virkelig løsning af Slangerupbanens problemer kan kun ske i forbindelse med banens indføring i tunnel til bymidten, og anlæg af Gladsaksestikbanen bør afvente dette tidspunkt, også fordi denne bane forudsætter elektrisk drift.

Om en videreførelse af S-banen fra Glostrup til Taastrup kan jeg oplyse, at der indenfor Glostrupområdet, særlig ved Brøndbyerne, findes betydelige byggemodne arealer, som først bør udbygges i langt højere grad, end sket er indtil nu, før der kan blive tale om en forlængelse af S-banen til Taastrup.

Tilbage bliver så spørgsmålet om anlæg af Køgebugtbanen og Lundtoftebanen. Det må anses for påkrævet, siger man i statsbanerne, at begge baner bliver anlagt indenfor en kortere årrække, men da det formentlig ikke bliver muligt at skaffe de fornødne midler til anlæg af begge baner på een gang, må statsbanerne under hensyn til forholdene i dag anse det for mest påkrævet, at anlæg af Lundtoftebanen påbegyndes først.

Dog må jeg anføre, at der i den seneste tid er sket den udvikling i sagen, at Lyngby-Taarbæk kommune er trådt i forhandling med Københavns kommune, som ejer en stor del af arealerne langs Lundtoftebanen, om køb af disse arealer, og efter hvad jeg har bragt i erfaring, er det ikke usandsynligt, at Lyngby-Taarbæk kommune ønsker at ændre den i dispositionsplanen fastlagte bebyggelsesart og -tæthed, således at det fremtidige indbyggerantal i Lundtoftebanens opland eventuelt vil blive mindre end hidtil påregnet. Såfremt en sådan ændring bliver gennemført, kan det give anledning til, at anlæg på Køgebugtbanen bør gå forud for Lundtoftebanen.