

[Henry Christensen.]

ligt. Det må nemlig i denne forbindelse erindres, at også overgang til anden befordring, nemlig rutebilsdrift, hvis statsbanerne skal have koncession derpå, må forventes at ville give et ikke ubetydeligt underskud.

Skulle resultatet desuagtet blive en fastholdelse af det stillede forslag om nedlæggelse, vil jeg meget stærkt henstille, at denne nedlæggelse i hvert fald sker under sådanne former, at der sker mindst mulig skade for de mange lokale interesser, der naturligt må være knyttet til en jernbanestrækning, der har været opretholdt gennem mange år. Selvom det talmæssigt ikke er mange virksomheder, der, forsåvidt angår godstransporten, er afhængige af jernbanen, er der dog nogle, og disse må have krav på, at der gives dem så langt et tidsmæssigt varsel som muligt til at kunne indrette sig på anden vis. Det er heller ikke så lige en sag at overgå til rutebilsdrift, som allerede anført af tidligere ordførere. Af bemærkningerne til lovforslaget fremgår, at man beregner, at rutebiler kan beføre strækningen Slangerup—Farum lige så hurtigt som tog. Dette må man betvivle, og det ganske særlig, så længe en del af vejstrækningen mellem Slangerup og Farum trænger til en grundig udbedring. Jeg går i denne forbindelse ud fra, at der gives en så lang frist for nedlæggelse af jernbanen, at de vejarbejder, der forlængst er planlagt på den omhandlede vejstrækning, kan være udført, og jeg vil gerne høre ministerens bemærkning om dette spørgsmål.

Jeg vil endelig i tilslutning til, hvad de ærede medlemmer hr. Horn, fru Else Zeuthen og hr. Tholstrup har givet udtryk for, henstille, at man, hvis kravet om nedlæggelse af jernbanestrækningen fastholdes, har opmærksomheden henvendt på ikke at afhænde de pågældende arealer straks.

Som bekendt vokser Storkøbenhavn stærkt, formentlig stærkere, end nogen ønsker det. Der sker en tæt bebyggelse videre ud i omegnens kommuner, og det tidspunkt kan meget vel komme, hvor denne omegnsbebyggelse skyder så vidt ud også omkring en del af de arealer, hvor den omhandlede jernbanestrækning løber, at der igen kan blive brug for en jernbaneforbindelse derude. Bliver banen til Farum elektrificeret, vil

denne tendens forstærkes yderligere, og derfor kan der meget vel om en årrække være basis for igen at forlænge jernbanestrækningen, eventuelt i elektrificeret stand, udover Farum. Jeg vil derfor understrege, at man ikke omgående må afhænde de pågældende arealer, men må afvente udviklingen, og jeg vil gerne slutte med en henstilling om, at man, inden man skrider til den endelige afgørelse af denne sag, meget nøje undersøger og overvejer både spørgsmålet om, hvad en rationalisering kan betyde, og hvilke andre muligheder der foreligger.

**Jørgen Jørgensen (Ullerup):** På foranledning af en bemærkning af det ærede medlem hr. Holmberg om en vurdering af statsbanernes rentabilitetsmuligheder andre steder og her vil jeg gerne gøre nogle bemærkninger om spørgsmålet jernbaner eller vejbaner som fremtidens trafikårer.

Jeg skal ikke blande mig i diskussionen om strækningen fra Farum til Slangerup, men jeg kan ikke undlade at sige, at det er en sag, jeg har kendt, før den nuværende minister overtog embedet, så det er intet problem for mig.

Det ærede medlem hr. Holmberg henstillede, at der blev nedsat en kommission til at undersøge statsbanernes forhold. Det giver jeg nu ikke så forfærdelig meget for. Når vi herinde fastsætter lønninger og takster og man andre steder fastsætter arbejdsvilkår og lønninger for andre, som vi ikke har noget med at gøre, er det ret begrænset, hvad man kan opnå ved at se på statsbanernes samlede økonomi.

Jeg vil imidlertid gerne henstille til den højtærede minister at overveje, om ikke tiden er inde til at nedsætte et udvalg af teknikere for at se på hele problemet vort jernbanenet. Foruden statsbanerne har vi jo et meget stort antal af de såkaldte privatbaner, altså baner, som i virkeligheden drives af kommunerne, og man må se at få klaret, om befolkningen ønsker sig betjent af banerne, eller om tiden er inde til mange steder at gå over til vejtrafik. Nu har DSB altså regnet ud, at på denne strækning er der et underskud af den og den størrelse, og derfor bør denne strækning nedlægges, og der er ingen tvivl om, at sådan er det også mange andre steder. I 1955, senest i