

[Ministeren for offentlige arbejder.]

om jeg mener, det er udelukket, at den kommende udvikling vil medføre en meget stærk bebyggelse i det område, hvor denne bane nu findes, altså fra Farum og udefter. Nej, jeg tør ikke afgive nogen erklæring om, at der ikke vil komme en sådan udvikling, men jeg tør sige som min mening, at jeg ikke tror, den kommer i så nær en fremtid, at det bliver nødvendigt at tage hensyn til Slangerupbanen. Der er udarbejdet byplaner for områder ret langt ud i oplandet, og byplanfolkene mener, at det vil være noget, før man behøver planer for Farum og det opland, der ligger længere ude. Planen om en udvidelse og forlængelse af banen, som blev nævnt af to ærede ordførere, er jeg ikke med på. Der ligger i nærheden af denne bane et skelet, som blev bygget for mange år siden, men aldrig blev gennemført, det blev brækket op igen. Den slags skal vi lade være med. Jeg tror også, tiden er løbet fra en debat om sådan noget.

Det ærede medlem hr. Fuglsang gjorde opmærksom på, at det var en stor gene, når man kom fra Slangerupbanen til Nørrebro, at skulle afbryde rejsen for at komme til centrum af byen. Det er rigtigt, men dér magter jeg ikke så forfærdelig meget. Det er offentlig bekendt, og folketingets medlemmer ved, at en kommission for tiden arbejder med disse store københavnske trafikproblemer, og at der bliver afgivet den ene store, omfattende plan efter den anden, men vi kan nok være enige om allesammen, at det var ønskeligt, om dette problem blev løst inden altfor længe.

Det ærede medlem hr. Tholstrup syntes også, han skulle have en venlighed til mig. Han var godt klar over, at ligefrem skælde mig ud for, at jeg ikke var kommet hurtigere med forslaget i denne omgang, kunne han ikke, men han ville gerne fritage de mellem-liggende ministre, og han mente, at jeg nok kunne have fremsat forslaget noget før. Jeg skulle dog først overtage banen, før jeg kunne nedlægge den. Den blev overtaget i 1948, og efter de tal, vi nu har, ser det ud til, at der ikke var sket nogen skade ved, at den var blevet nedlagt for et års tid eller mere siden, men det havde jeg ingen indflydelse på.

Det ærede medlem hr. Henry Christensen

gjorde også nogle bemærkninger. Jeg kan godt forstå, at de politikere, der er valgt i det pågældende opland, ikke har lige så let ved at gå med til en nedlæggelse af banen som andre, men jeg er ude af stand til at hjælpe dem i denne situation. Jeg kan dog love det ærede medlem så meget, at vi skal drøfte alle de ting, som kan tale for at bevare banen, men jeg tror ikke, der er så meget, at det får nogen afgørende betydning. Det er ganske indlysende, at alt vedrørende en rationalisering og billiggørelse af banens drift er blevet undersøgt, længe før lovforslaget blev fremsat, så der er forsåvidt ikke mere at skønne over.

Jeg tror nu, jeg har svaret de ærede medlemmer, og jeg takker for tilslutningen til lovforslaget.

Horn: Jeg vil gerne takke den højtærede minister for det svar, han gav mig vedrørende banens fremtid. Jeg skal ikke her komme ind på principielle betragtninger udover de ganske enkelte, jeg fremkom med vedrørende DSB, første gang jeg havde ordet. Om få dage bliver der lejlighed til på et mere egnet grundlag at fremsætte principielle betragtninger.

Nogle af de ærede ordførere har haft den opfattelse, at et områdes befolkning ville miste noget, når man nedlagde en bane i området. Det er rigtigt, at banerne har befordret en vis kulturel udvikling og en forbedret økonomisk udvikling i de områder, hvor de har ligget, men i områderne ved alle de 5 baner, der er blevet nedlagt, er der hverken sket økonomiske eller kulturelle tilbageskridt, og det vil der heller ikke ske her. Der er ikke noget at sige til, at de, der bor i de pågældende egne, måske bliver skuffede og er betænkelige ved, at banen bliver nedlagt. Jeg må imidlertid efter en række personlige iagttagelser på stedet fastholde den betragtning, at ingen behøver at være ængstelige for, at de ikke skulle blive betjent godt nok, eller at der skulle være nogen risiko, som det ærede medlem fru Else Zeuthen talte om. Trafikbehovet er af en sådan beskaffenhed, at det, selvom man kører 10 dobbeltture som i øjeblikket på hverdage, kan klares med en enkelt beskeden rutebil, og så kan man endda få en ganske god betjening. Det er rigtigt, at vejene