

[Erhard Jakobsen.]

kunnet fuldføre deres arbejde. Jeg synes, det lød vældig rimeligt, da den højtærede minister sagde det, men jeg var ikke dengang klar over, at jeg selv så direkte skulle få at mærke, i hvor høj grad ministeren havde ret.

Da den store samfærdselskommission blev nedsat i 1950, gik kommissionens arbejdsudvalg straks i gang med at løse en opgave, som man fandt særlig nærliggende, og som man anså det for nødvendigt at løse, nemlig forbedring af trafikforholdene i det, man kalder Gladsakseområdet. Det er ikke alene Gladsakse, men hele den sektor af Københavns omegn, der ligger mellem Ballerupbanen og Holtebanen uden dog at have direkte tilknytning til disse to baner.

Årsagen til, at man på det tidspunkt fandt det særlig påkrævet at se på forholdene her, var den stærke vækst i områdets folketal — en stigning på ca. 40 pct. fra 1945 til 1950 — samtidig med at man erkendte, at trafikbetjeningen i området ikke var tilfredsstillende. Man sagde — jeg beder om tilladelse til et kort citat — i kommissionens første betænkning side 11:

„Sammenlignet med de områder i egnen, som ligger i tilknytning til S-banerne . . . , er Gladsakseområdet utvivlsomt dårligt stillet i trafikal henseende, og den trafikbetjening, der findes, er ikke alene utilfredsstillende for beboerne, men også i samfundsøkonomisk henseende dyr og uhensigtsmæssig.“

Opgaven var altså — mente man — at skabe en trafikbetjening på lige fod med den, de andre dele af det storkøbenhavnske område havde. Jeg må lige sige, at man arbejdede dengang ud fra den forudsætning, at f. eks. Gladsakse kommune i 1965 skulle have et indbyggerantal på 62 000. Jeg kan oplyse, at kommunen allerede nu i 1958 har passeret de 61 000, og det er i og for sig det, der er baggrunden for de ord, jeg gerne vil føje til denne diskussion.

Som et resultat af arbejdsudvalgets overvejelser blev der formidlet et samarbejde mellem Københavns kommune og Gladsakse kommune om en busbetjening af den del af kommunen, hvor det store industrikvarter var skudt op. Endvidere gik DSB i gang med forbedringer af driften og driftsmateriel-

let på Slangerupbanen, som den hed dengang.

Den linje 38, som Københavns sporveje lagde ud til Gladsakse, har siden været til stor gavn og glæde for befolkningen i den del af kommunen, som trafikeres af denne linje. Også de gennemførte forbedringer på Slangerupbanen betød afgjort en fremgang og et fremskridt. Moderne motorvogne erstattede de gammeldags lokomotiver, og køreplanen udvidedes med næsten 50 pct. Resultatet var da også en betydelig stigning i passagerantallet, nemlig ca. 40 pct. Men den gennemførte forbedring var allerede dengang ikke tilstrækkelig og må på baggrund af den udvikling, der har fundet sted senere, betegnes som helt utilfredsstillende. Navnlig var den løsning, man forsøgte med hensyn til passagerernes videre befordring fra Nørrebro ind til centrum, ikke tilfredsstillende. Linje 19 fra København L til Rådhuspladsen blev — for at sige det mildt — ikke nogen succes. Passagerantallet faldt igen og er først i de senere år begyndt at stige, og stigningen står overhovedet ikke i forhold til befolknings-tilvæksten.

Der var i 1950 ca. 45 000 indbyggere i det såkaldte Gladsakseområde, og deraf havde Gladsakse kommune 38 000. I dag har, som jeg oplyste før, kommunen over 61 000 indbyggere, altså en stigning på 23 000 siden dengang. Yderligere vokser Værløse kommune og Farum kommune meget stærkt og har allerede nu et betydeligt antal indbyggere. Når jeg yderligere oplyser, at en stor del af denne befolkningsforøgelse har fundet sted umiddelbart op ad banelinjen, kan man forstå, at jeg har ret, når jeg siger, at området trafikmæssigt er langt mere utilfredsstillende betjent i dag end dengang, da den store kommission nedsatte et specielt udvalg, der skulle tage stilling til forholdene.

Det er derfor, jeg har taget ordet nu. Jeg ved vel, at vi i dag ikke står over for at skulle nedsætte en kommission, men over for at skulle gennemføre en lov om et trafikråd; men jeg synes, at situationen på så mange måder minder om situationen i 1951, da man fandt anledning til at træffe særlige foranstaltninger med hensyn til Gladsakseområdet, minder så meget om den, at jeg synes, jeg har ret til som borg-