

## [Gottschalck-Hansen.]

tragtelig befolkningsgruppe derved trafikal ville blive bedre betjent.

Jeg vil gerne spørge, om ministeren herfra kan give nogle oplysninger om, hvorvidt en anden linjeføring kan praktiseres. Men det korte af det lange er, at den diskriminering, som befolkningen i den sydvestlige del af det storkøbenhavnske omegnsområde har været genstand for, til en vis grad bliver bragt ud af verden.

Med hensyn til Hareskovbanen må det vist også siges at være på høje tid, at en udbedring finder sted. Et område, der er så tæt bebygget som dette, og hvis befolkning i så overvældende grad er beskæftiget i hovedstaden, bør selvsagt have den samme befordringsmæssige betjening som andre områder i omegnen. Jeg kan derfor kun tiltræde, at man på denne bane får etableret tosporsystem og 20 minutters drift, således som tilfældet er det med andre S-baner. Den midlertidige ordning med togskitte ved Nørrebro station er selvfølgelig ingen ideel løsning, men indtil tunnelbaneanlægget bliver en realitet — hvis det bliver en realitet — er det dog en væsentlig forbedring, lovforslaget giver udtryk for.

Jeg vil imidlertid også gerne have lov til i denne forbindelse at stille et spørgsmål til den højtærede minister. Der har været rejst det spørgsmål, om ikke Hareskovbanen kunne videreføres fra København L, det, der hedder Lygten, til Svanemøllens station og dér gå naturligt ind i S-banenettet. Så vidt jeg ved, kan det nuværende kystbanerør udnyttes noget stærkere, end det i øjeblikket bliver. Hele S-togtrafikken benytter det rør, der går til nordbanen, men hvis man kunne rokere med noget af trafikken og flytte den over til det andet, så kapaciteten bliver helt udnyttet, var der måske mulighed for på denne måde at imødekomme et stærkt og levende ønske fra den befolkningsgruppe, der bor ved den nuværende Hareskovbane.

Medens jeg således er særdeles tilfreds med forslagene om Køgebugt- og Hareskovbaneanlæggene og meget gerne vil medvirke til en hurtig fremme af disse to baner, er jeg mindre overbevist om det betimelige i anlægget af Lundtofte-Nærumbanen. De argumenter, ministeren fremfører i sin skriftlige fremsættelse, forekommer mig

egentlig temmelig svage. Den omstændighed, at man på Lundtoftesletten har bygget den tekniske højskole, behøver ikke at medføre, at en stikbane som den påtænkte anlægges. Formentlig vil der med tiden i tilslutning til læreanstalten blive bygget kollegiebygninger, så de studerende kan bo derude. I og for sig så jeg meget hellere, at man anvendte det påtænkte provenu til første led i en tværbane, der som en ringbane — på samme måde som de anlagte ringveje — skulle forbinde de udstrålende baner i en cirkel rundt om Storkøbenhavn. Man ville skabe mulighed for, at denne befolkningsgruppe, som bor i periferien af hovedstadsområdet, uden at skulle ind til selve bykernen, til centrum, kunne komme andre steder, til sø, skov og strand o. s. v., i området, hvis man søgte at skabe en omegnsbane, hvis jeg må sige det således, der som en cirkel krydsede de radier, der stråler ud fra centrum. Men det er vel et spørgsmål, som vi kan komme tilbage til og drøfte i det kommende udvalg, medmindre den højtærede minister har nogle kommentarer at knytte til det allerede nu.

Om det foreslåede projekt gælder, at man ikke begynder på bar bund. Allerede i 1940 fremlagde statsbanerne et forslag til en udbygning af det storkøbenhavnske S-banenet. Krigen og besættelsen bevirkede, at planerne ikke kunne føres ud i livet, men i 1948 tog man fat på ny, således at man i dag kan konstatere, at ekspropriationer stort set er foretaget, bro- og vej anlæg delvis gennemført og planer om de påtænkte nye S-banestationers placering stort set fastlagt. Der er således god mulighed for, at loven kan føres ud i livet og banerne blive til virkelighed, og som jeg har sagt, er der hårdt behov ganske særlig for de to af disse baner.

Noget tungere ligger det unægtelig med det påtænkte tunnelanlæg. Jeg erkender, at de trafikale problemer her i staden efterhånden er blevet af en sådan størrelsesorden, at vejnettet ikke formår at klare såvel den kollektive som den private trafik. København må formentlig i lighed med andre hovedstæder anvende trafikarer i flere niveauer, og tanken om et tunnelbaneanlæg er jeg i princippet enig i. De foreliggende oplysninger er dog så mangelfulde, at det er vanskeligt at tage standpunkt til