

### [Ministeren for offentlige arbejder.]

kørslen kan det derfor ikke undgås, at en rutebil kommer til at virke noget sinkende på den øvrige trafik.

Mellem Køge og København er der, foruden de i planen nævnte 14 forbindelser med rutebil, 9 forbindelser med tog, altså ialt 23 forbindelser daglig. Om aftenen er der rutebilforbindelse fra Valby til Køge med afgang fra Valby kl. 20<sup>35</sup>, 23<sup>35</sup> og 0<sup>35</sup> med ankomst til Køge 1 time og 8 minutter senere. Når der blev nævnt en biltur, som ved at forlænges fra Jersie strand til Køge skulle gøre det muligt at ankomme til Køge kl. 22<sup>30</sup>, må der formentlig være tænkt på den, der har afgang fra Valby kl. 21<sup>35</sup> og ankomst til Jersie strand kl. 22<sup>28</sup>. Skal denne vogn gennemføres til Køge, må endnu en vogn sættes i tur, og når henses til, at der findes et tog, som går fra København H. kl. 21<sup>20</sup> og er i Køge kl. 22<sup>15</sup>, og et andet tog går fra København H. kl. 22<sup>53</sup> og er i Køge kl. 23<sup>59</sup>, synes det ikke umiddelbart indlysende, at der skulle være brug for flere forbindelser mellem København og Køge om aftenen.

Jeg skal iøvrigt senere under omtalen af vejspørgsmålene vende tilbage til Køgevejen.

Overfor det ærede medlems beklagelser angående utilfredsstillende forbindelser i København mellem kystbanetogene på den ene side og lyntogene på den anden side vil jeg gerne bemærke følgende:

Statsbanerne bestræber sig principielt altid for at skaffe forbindelser på overgangstationerne i det omfang, hvori dette er muligt, bl. a. indenfor den begrænsning, som en forsvarlig udnyttelse af materiellet sætter. Imidlertid er det i adskillige tilfælde nødvendigt at afveje hensynene til lokaltrafikken med hensynene til den videregående trafik. Dette gælder i ganske særlig grad for en så udpræget nærtrafikstrækning som kystbanen med et meget stort antal daglig rejsende i lokaltrafikken og et kun meget begrænset antal rejsende mellem den nordlige del af kystbanen på den ene side og de strækninger, der betjenes af lyntogene, på den anden side. Lokaltrafikken på kystbanen er meget sårbar i to henseender. Der må for det første regnes med, at det daglig rejsende publikum i høj grad har brug for ganske bestemte tider af hensyn til erhverv m. v., og selv mindre forrykning kan medføre relativt betydelige ulemper. Der må dernæst regnes med, at kystbanetogene sammen med Rungstedtogene og S-togene til og fra Klampen-

borg i virkeligheden er en helhed, og selv en lille forrykning af et kystbanetog kan medføre betydelige konsekvenser for de tilsluttede Rungstedtog og for forbindelserne i Klampenborg til hele S-banenettet.

Det er disse forhold, som tilsammen medfører det naturligvis i og for sig ikke tilfredsstillende, at rejsende fra Helsingør får længere afgangstid til visse lyntog såvel om morgenen som i modsat retning om aftenen, men man har ment, at hensynet til det meget store flertal af nærtrafikrejsende var mere tungtvejende end hensynet til de få langvejsrejsende, for hvem ulemperne dog kun måtte regnes at forekomme ret sjældent.

Lyntogenes tider kan ikke forrykkes uden omfattende, delvis meget uheldige omlægninger praktisk taget for hele Jylland—Fyn og for den i forvejen meget stærkt spændte sejlplan over Storebælt. Statsbanerne vil naturligvis stadig have sin opmærksomhed henvendt på forholdet og søge forbedringer indført, såsnart der måtte vise sig muligheder herfor.

I anledning af det ærede medlem hr. A. C. Normanns spørgsmål vedrørende anlæg af 2. spor Brørup—Bramminge skal jeg tillade mig, næst efter at henvise til et tilsvarende spørgsmål fremsat under finanslovdebatten i november 1950, at oplyse følgende:

Når det resterende arbejde med lægning af et 2. spor på strækningen Brørup—Bramminge endnu ikke er genoptaget, skyldes det stadig materialesituationen samt den for landet vanskelige økonomiske situation. Imidlertid er det selvsagt af betydning for afviklingen af hele landets trafik, at de stærkest belastede hovedstrækninger først bliver udbygget med dobbeltspor, og arbejdet er stadig optaget på statsbanernes anlægsprogram. Lægning af et 2. spor på strækningen Brørup—Bramminge må nu anslås til en udgift på ca. 7 900 000 kr. Hvornår den økonomiske situation tillader arbejdet igangsat, er det vanskeligt at udtale sig om i øjeblikket, men jeg kan sige det ærede medlem, at jeg har opmærksomheden henvendt på muligheden for en afgjort forbedring af forholdene på denne strækning.

Det ærede medlem hr. Harald Nielsen berørte forholdene vedrørende levering af godsvogne til kartofler. Jeg vil i den anledning gerne oplyse, at statsbanerne har en godsvognspark af en størrelse, der svarer til et normalt forbrug, nemlig 15 000 vogne. Skulle vognparken under alle forhold være tilstrækkelig, måtte den forøges