

[Ministeren for offentlige Arbejder.] mig med et Forslag til Elektrificering af Klampenborg- og Holte-Banen med Henblik paa, at nævnte 3die og 4de Spor til Klampenborg da var under Udførelse, og i November 1925 indsendte han et nyt Forslag med Program og Fremtidslinier for Elektrificering af hele den københavnske Nærtrafik. Dette foranledigede, at jeg i April 1926 nedsatte et internt Udvalg, bestaaende af Maskinchefen, Trafikchefen og Baneschefen ved Statsbanerne og med Ingeniør Faber som 4de Medlem, med den Opgave at undersøge Muligheden af at foretage en hel eller delvis Elektrificering af den københavnske Nærtrafik. Dette Udvalg har endt sit Arbejde den 1. Oktober i Aar.

Paa dette Udvalgs Arbejde og Indstilling hviler da nærværende Lovforslag, og jeg henviser i saa Henseende til Udvalgets Betænkning med tilhørende Planer, som er tilstillet samtlige Rigsdagens Medlemmer. Jeg ønsker om Fortiden at tilføje, at Ministeriet for offentlige Arbejder i Anledning af et fra Frederiksberg Kommune indsendt Andragende om en Personjernbaneforbindelse mellem Frederiksberg, Nørrebro og Hellerup i 1915 nedsatte et særligt Udvalg med Repræsentanter for København, Frederiksberg og Gentofte Kommunalbestyrelser og i Udvalgskommissoriet rettede det Spørgsmaal til Kommunerne, om nævnte Jernbaneforbindelse eller andre Foranstaltninger „sigtende til Forbedring af Samfærdigheden til og fra Jernbanestationerne i København, paa Frederiksberg og i Gentofte Kommuner samt mellem Stationerne indbyrdes — altsaa en Forbedring af den nærmeste københavnske Nærtrafik — maatte kunne bringes til Udførelse af de interesserede Kommunalbestyrelser, eventuelt med Støtte fra Statens Side“. De kommunale Repræsentanter udtalte herom, at ingen af Kommunerne tidligere havde bragt Jernbaneanlæg til Udførelse, og at de saaledes ikke var indrettet paa at overtage Administrationen af saadanne Anlæg.

Den københavnske Nærtrafik — jeg tænker her særlig paa Banestrækningerne København—Klampenborg og København—Holte — har i mange Aar været forsømt. Jeg bruger dette Udtryk uden at ville lægge Ansvar paa nogen bestemt Myndighed, men som en Kendsgerning. Statistikken viser os, hvorledes Trafikken paa Klampenborg-Banen fra 1903—04 til 1912—13 er dalet fra 4 284 485 rejsende til 3 075 488 rejsende, og hvorledes Rejseantallet i de seneste Aar, i 1924—25, 1926

—27 og 1928—29, ligger omkring 3,2 Millioner, 3,1 Millioner og 3,3 Millioner aarlig, altsaa viser selv i Sammenligning med det lave Tal i 1912—13 en i Forhold til Bbyggelsesforholdenes Udvikling meget stærk Tilbagegang. Trafikken paa Holte-Banen viser vel en Fremgang i Rejsernes Antal fra 1912—13 til 1924—25, nemlig fra 2 148 840 til 3 035 600, men saa standser Fremgangen. Trafikken er i 1928—29 kun paa 3 008 400 rejsende. Ogsaa her maa siden 1924 konstateres en relativ ikke ringe Tilbagegang i Trafikken.

Der er intet som helst uforklarligt heri. Med en Kørselshyppighed af omtrent 1 Tog i Timen paa Hverdage og med en Kørselshastighed af ca. 32 Minutter fra Klampenborg til København og ca. 40 Minutter fra Holte til København kan Statsbanerne kun regne at tælle blandt sine Kunder de nærmest ved Stationerne boende, og Ønsker om flere Mellestationer tør Banerne ikke imødekomme for ikke at forlænge den allerede for lange Køretid. Alle, der har blot en nogenlunde Spadseretur til Jernbanestationen, vil som Regel se deres Fordel i at benytte andre nærmere ved Haanden værende Befordringsmidler, selv om disses Kørehastighed er ringere end Statsbanernes. I øvrigt vil de alle med fuld Ret kunne beklage sig over den Tid, der daglig medgaar for dem med at komme til og fra deres Beskæftigelsessted, enten de saa bruger Banerne eller andre Befordringsmidler.

Vi staar derfor her ikke overfor et Spørgsmaal alene om at bedre Statsbanernes Konkurrencemulighed i Forhold til andre Befordringsmidler, men tillige overfor det Færdselsproblem: Hvorledes opnaar jeg den hurtige Befordringsmulighed, som er nødvendig for mig, naar mit Arbejdssted maaske snart ligger i den ene, snart i den anden Del af Storkøbenhavn og Omegn, eller naar jeg vil søge at indrette min Bolig borte fra mit Arbejdssted under saa sunde og landlege Omgivelser som muligt? Færdselen paa Vejene og i Gaderne stiger Aar for Aar, den blandede Færdsel af Fodgængere, Cykler, Biler, Arbejdskrøtøjer og Sporvogne mellem hverandre. Muligheden for at komme hurtigt frem forringes trods Gade- og Vejudvidelser og Færdselsregler. De færdselsregulerende, af Politiet betjente Stopsignaler rykker hvert Aar længere og længere ud i Byens Periferi, og de betyder, samtidig med at de er nødvendige for at fremme Farten, at Færdselstætheden og dermed Vanskeligheden ved at komme hurtigt af