

Bet. og Indst. ang. Andr., tilst. Folketingets Andragende-Udvalg.

7. Fra Udvalget for *Slangerup-Banens Forlængelse til Frederiksværk* om, at Interessentskabet Slangerup-Banen maa faa Koncession paa Forlængelse af Slangerup-Banen til Frederiksværk. (Indbragt den 13. November 1912 af Folketingsmanden for Frederiksborg Amts 5te Valgkreds, *L. Pedersen*).

Andragerne fremhæver, at den af dem ønskede Forlængelse af Slangerup-Banen til Frederiksværk vil skabe en direkte Forbindelse mellem Frederiksværk og Hovedstaden i Modsætning til Forbindelsen over Hillerød, der kræver Omstigning af Passagerer og Omladning af Gods. Forholdene i Hillerød er desuden en positiv Hindring for en tilfredsstillende Forbindelse mellem København og Frederiksværk, idet man formentlig af Hensyn til Forretningskvarteret i Hillerød har ført Hillerød-Frederiksværk-Banen ind til Hillerøds Vestside og der anlagt en Lokalstation, hvorved Banen har maattet beskrive en overordentlig skarp Kurve, saa at den paa dette Sted kun kan befares af Tog, hvori samtlige Koblinger er stærkt slappet, og Vigesporet ved Statsbanestationen har maattet gøres saa kort, at der kun kan føres 6—7 Banevogne ind dertil, naar Lokomotivet skal kunne passere uden om dem. Naar et Tog fra Frederiksværk kommer til Hillerød Lokalstation, skal der derfor ske følgende: Lokomotivet skal rangere saa meget af Togstammen bort, at der kun bliver 6—7 Vogne tilbage, og mellem disse maa samtlige Koblinger slappes, saa først kan der køres om til Statsbanestationen. Naar Toget skal gaa fra Hillerød til Frederiksværk, maa de samme Processer foregaa, kun i omvendt Orden. Det er klart, at denne Ordning maa give Anledning til meningsløs Tidsspilde ved alle Tog Dag ud og Dag ind Aaret rundt. For Frederiksværk og Omegns Beboere spiller det mindre Rolle, de er ikke bedre vante, men for Turister virker det umotiveret og højst irriterende, og hvad Godsbesørgelsen angaar, er det indlysende, at — lige meget hvorledes Forholdene ordnes i København — f. Eks. større Fiskeforsendelser ikke kan tages med fra Lokalstationen til Statsbanestationen paa Tider, da der er stærk Persontrafik. Der er intet andet Middel til Forbedring af Forholdene, end at Hillerød Lokalstation nedlægges, og Hillerød-Frederiksværk-Banen føres direkte ind til det nuværende Endepunkt ved Statsbanestationen, idet Banen da maa omlægges paa en længere Strækning, saa at den skarpe Kurve undgaaes.

At Slangerup-Banens Endestation i København ligger ret fjernt fra Byens Centrum, spiller formentlig ikke nogen afgørende Rolle, da Forbindelsen med Statsbanernes Godsstation er god, og de færreste Rejsende, hvor Stationen end laa, vilde kunne undgaa at benytte Sporvogn eller anden Befordring fra og til Stationen. Andragerne har forgæves indgivet forskellige Andragender til Ministeriet og haaber nu paa Folketingets anbefaling af deres Ønske.

*Udvalget gør ikke Indstilling.*

8. Fra 76 *kommunale Raad i Nordsjælland* om, at den af Bestyrelsen for Slangerup-Banen fremsatte Plan om en direkte Forbindelse mellem København og Østjylland maa nyde Fremme. (Indbragt den 13. November 1912 af Folketingsmanden for Frederiksborg Amts 5te Valgkreds, *L. Pedersen*).

Den i Andragendet nævnte Plan gaar ud paa, at Slangerup-Banen forlænges til et Punkt paa Hillerød-Frederiksværk-Jernbane, at denne Bane tilligemed den projekterede Frederiksværk-Hundested-Bane indgaar under fælles Drift med Slangerup-Banen, og at der oprettes en Dampskibsforbindelse mellem Hundested og Grenaa, alt sammen uden Udgift for Staten, og Andragerne udtaler, at hvis Projektet nyder Fremme, vil der skabes en Forbindelse, der vil være af den største Betydning for store Dele af Befolkningen, navnlig i Hovedstaden, en Del af Nordsjælland og Øst- og Midtjylland. Rejsen fra Grenaa til København vil kunne gøres paa 5 til 6 Timer, medens den nu tager den dobbelte Tid. I Isvintre, som den sidst forløbne, vil Routen med sine isfri Havne ved Hundested og Grenaa kunne blive af den allerstørste Betydning