

[O. Andersen.]

selvfølgelig være af stor Interesse at faa betydelig lettere Adgang til Kystbanen og Holte-Banen, dels gennem de 6 nyoprettede Stationer eller en Del af dem, dels derved, at Klampenborgtogene føres ud til Valby.

Foruden dette Forslag vedrørende Klampenborg-Banen og Holte-Banen stiller Regeringen Forslag om at elektrificere den nye Jernbanestrækning mellem Hellerup og Frederiksberg, der tænkes aabnet til næste Aar, dels vel af Hensyn til den stærke Persontrafik, man venter paa denne Strækning, og navnlig af Hensyn til, at det saa er Meningen, at disse Jernbanetog, der befærer denne Strækning, og som almindeligvis slutter op i Hellerup, paa Helligdage og andre stærke Trafikdage skal føres videre, dels ud til Klampenborg, dels ud til Holte. Det vil derfor sikkert ogsaa have sin Betydning for denne Strækning, om man her gaar over til denne nye Befordringsmaade, som den elektriske Drift maa siges at være herhjemme. Ved de forskellige Forslag, som man her fra Regeringens Side har stillet vedrørende den københavnske Nærtrafik, venter den højtærede Minister ikke alene at skulle standse den faktiske Tilbagegang, der er i Passagertrafikken paa disse Strækninger, men haaber yderligere at skulle kunne bringe Trafikken op, det vil sige vinde nyt Land for disse Jernbanestrækninger, og at saadanne Muligheder er til Stede, er uomtvisteligt. Alene af disse Grunde bør man sikkert vedtage disse Forslag, men dertil kommer yderligere, at man sikkert ogsaa af andre trafikmæssige Grunde og ikke mindst af sikkerhedsmæssige Hensyn — jeg tænker her paa Togførelsen gennem Boulevard-Banen — bør gaa med til den Omlægning, der her er Tale om. Jeg skal derfor anbefale det foreliggende Lovforslag til Tingets hurtige og velvillige Behandling.

**Slubsager:** Spørgsmaalet om en tilfredsstillende og tidssvarende Ordning af Nærtrafikken er et for Hovedstadskommunerne og de nærmest tilgrænsende Kommuner meget betydningsfuldt Problem. For den store arbejdende Befolkning betyder det særdeles meget, om den hurtigt og let kan komme fra Hjemmet til Arbejdsstedet og omvendt, og efter som Befolkningstallet stiger og Bebyggelsen strækker sig stadig længere og længere ud, bliver Spørgsmaalet mere brændende. Af største Vigtighed er det ogsaa, at den store Befolkning i den tæt bebyggede By ikke mindst i Foraars- og Sommermaanederne faar en let Adgang til at komme

udenfor Byen. Men det ligger jo i Sagens Natur, at Ordningen af Nærtrafikken er et Spørgsmaal af i høj Grad lokal Natur og tillige et Spørgsmaal, der formentlig vilde finde den bedste Løsning, hvis det kunde løses gennem Samarbejde mellem de forskellige Trafikfaktorer. Det oplyses, at Antallet af rejsende paa København—Klampenborg i 1928—29 var ca. 3,3 Millioner og paa København—Holte i 1928—29 ca. 3 Millioner, altsaa i alt godt og vel 6 Millioner rejsende, medens der samtidig, som det oplyses i den Betænkning, der er afgivet af det nedsatte Udvalg, beføres ca. 5,5 Millioner rejsende pr. Aar paa Nordsjællands Sporveje og Lyngbyvejens Omnibusser. Man kan med disse Tal for Øje roligt gaa ud fra, at Statsbanerne i Virkeligheden højst besørger Halvdelen af Hovedstadskommunernes Nærtrafik, og saa ser jeg endda ganske bort fra den store trafikale Opgave, der løses af de københavnske-frederiksbergske Sporveje, ikke blot for den indre Bys Vedkommende, men ogsaa for Yderdistrikternes Vedkommende. En god og økonomisk Ordning af Nærtrafikspørgsmaalet vilde derfor, som jeg før sagde, formentlig kunne finde den bedste Løsning, om det var muligt at faa de forskellige Trafikfaktorer ind i et Samarbejde om Opgaven i Stedet for, som det foreslaas nu af Ministeren, at søge Sagen ordnet gennem Konkurrence med de andre Faktorer. Jeg ved ikke, om et saadant Samarbejde lader sig etablere, jeg ved heller ikke, om Ministeren har forsøgt denne Udvej — det oplyses der ikke noget om hverken i Betænkningen eller paa anden Maade —, men hvis det ikke er forsøgt, saa synes jeg, at det bør forsøges. Og selv om det skulde vise sig, at et saadant Samarbejde ikke lader sig gennemføre, og at man maa gaa til den af Ministeren anviste Udvej, saa har i hvert Fald Frederiksberg og København tillige med Gentofte, Lyngby og Søllerød Kommuner en saa stor Interesse i en Forbedring af Nærtrafikken, at en Ordning af hele dette Spørgsmaal ikke bør være disse Kommuner økonomisk uvedkommende.

Det viser sig ogsaa, at man fra Regeringsmagtens Side tidligere har været af samme Opfattelse. I Kommissionen af 1915, hvor der sad Repræsentanter for København, Frederiksberg og Gentofte, rettedes der i Kommissoriet det Spørgsmaal til Kommunerne, om Foranstaltninger, sigtende til Forbedring af Samfærdselen til og fra Jernbanestationerne i København, Frederiksberg og Gentofte Kommuner samt mellem disse Stationer indbyrdes, maatte kunne bringes til Udførelse af de interes-