

[Slebsager.]

serede Kommunalbestyrelser, eventuelt med Støtte fra Statens Side“. Det var den radikale Minister Hr. Hassing Jørgensen, der rettede dette Spørgsmaal til de tre Hovedstads-kommuner, og det er jo et klart Udtryk for, at Regeringen den Gang ansaa Nærtrafik-spørgsmaalet for et i højeste Grad lokalt Spørgsmaal, saa lokalt, at han tænkte sig det løst af de interesserede Kommuner, eventuelt med Støtte fra Statens Side. At Kommunerne ikke mente at kunne paatage sig Opgaven, er en Sag for sig, men det borteliminerer ikke den Kendsgerning, at det er en Sag, i hvilken disse Kommuner har den allerstørste Interesse, en Interesse, der bør finde Udtryk i Kommunernes økonomiske Medvirken ved Opgavens Løsning.

Jeg er imidlertid enig med Ministeren i, at man ikke kan fortsætte i mange Aar under de Forhold, man har nu. Saa vil det let gaa saadan, at Statsbanerne ikke kan klare sig i Konkurrencen med de andre Trafikfaktorer. Thi det er jo rigtigt, som Ministeren oplyste, at Trafikken paa Klampenborg-Banen i Perioden fra 1903 til 1913 er dalet med ca. 25 pCt., og at den siden har været uden nævneværdig Stigen, ligesom Trafikken paa København—Holte-Banen i de senere Aar ogsaa har været uden nævneværdig Stigen. Det er øjensynligt, at den store Trafikforøgelse, som gennem disse Aar ikke desto mindre har fundet Sted, er blevet erobret af andre Trafikfaktorer, Omnibusser eller Personautomobiler og Sporveje. De 5,5 Millioner rejsende, som jeg nævnte før, er i saa Henseende et særdeles talende Tal. Jeg vil dog her indskyde, at Statsbanernes Maanedstatistik for April—September i Aar viser en ikke ringe Trafikstigning saavel paa Kampenborg-Banen som paa Holte-Banen i Sammenligning med de tilsvarende Maaneder i 1928. I hvor høj Grad denne Stigning har sine Aarsager i de lavere Billetpriser eller i den gode Sommer, vi har haft, skal jeg lade være usagt, men det er en ikke ubetydelig Stigning, her er Tale om. I disse Maaneder, fra April til September 1929, har der været en Stigning i Trafikken paa ca. 12 pCt. paa København—Klampenborg-Banen, ca. 11 pCt. paa Strækningen København—Holte, 16—17 pCt. paa København—Maaløv og ca. 7 pCt. paa København—Roskilde. Disse Tal synes jeg, man maatte have gjort opmærksom paa, enten fra Kommissionens Side eller fra Ministerens Side, for det er jo dog ikke Nedgang alt sammen. Det viser altsaa, at der selv med de forhaandenværende Forhold kan komme en Trafikstigning, naar Billet-

priserne sættes ned, og naar Forholdene i øvrigt betinger det.

Men selv om det er saaledes, kan det ikke være af afgørende Betydning for Bedømmelsen af, hvorvidt vi bør gaa til en Omordning og en Forbedring af Nærtrafikken. Efter min Opfattelse maa disse Forhold tages op til en indgaaende Overvejelse, thi hvis man ikke naar til hyppigere Toggang og større Befordringshastighed saavel paa Klampenborg- som paa Holte-Banen, vil det være tvivlsomt, om Statsbanerne i den kommende Tid vedblivende kan være Hovedfaktoren i Nærtrafikken.

Jeg er enig med Ministeren i det ønskelige i, at man fra Frederiksberg og Vanløse over Hellerup skal kunne komme direkte til Klampenborg og Holte. Og dersom disse Overvejelser skulde ende med, at man gaar til Elektrificering af de omtalte Banestrækninger, vil det muligvis ogsaa være rigtigt at drage Strækningen Valby—Københavns Hovedbanegaard ind under den elektriske Drift. Det skal jeg dog lade være usagt, det foreligger der endnu ikke Oplysninger for os om, idet Kommissionen jo ikke har tænkt sig, at Strækningen Valby—Københavns Hovedbanegaard skulde ind under Elektrificeringen.

Ligeledes maa jeg maaske i denne Forbindelse nævne, at der overhovedet ikke foreligger, hverken fra Udvalgets Side eller fra Ministerens Side, nogen Beregning eller noget Skøn over Driftsforholdene paa Strækningen Frederiksberg—Vanløse—Hellerup. Det forekommer mig, at der her er en Mangel baade i Kommissionens Arbejde og ved Ministerens Forelæggelse, og det giver mig Indtryk af, at dette Arbejde er presset noget frem og derved maaske blevet noget forhatet.

Indenfor den nedsatte Kommission har man undersøgt Mulighederne for en Modernisering af Nærtrafikken gennem Dampdrift, Dieselmotordrift og elektrisk Drift. Man har undersøgt Forholdene for København—Klampenborg—Rungsted, København—Holte, København—Ballerup og København—Roskilde, og Kommissionen er kommet til det Resultat for Strækningen København—Rungsteds Vedkommende, at der kun paa Strækningen København—Klampenborg vil være tilstrækkelig Trafik for at gaa til en Elektrificering, medens der ikke vil være tilstrækkelig Trafik paa Linien Klampenborg—Rungsted. Ligeledes mener man heller ikke — og det tror jeg er rigtigt —, at der er tilstrækkelig Trafik paa Linien København—Roskilde til at gaa til Elektrificering. For Strækningen København—Ballerups Vedkommende er Forholdet det,