

[Ministeren for offentlige Arbejder.]

13 er dalet fra 4 284 000 rejsende til 3 075 000, og hvorledes Antallet af rejsende i de seneste Aar, 1924—25, 1926—27 og 1928—29, ligger omkring 3 202 000, 3 164 000 og 3 380 000. Dette viser selv i Sammenligning med det ret lave Tal for 1912—13 en i Forhold til Bebyggelsens Udvikling meget stærk Tilbagegang. Trafikken paa Holte-Banen viser vel en Fremgang fra 1912—13 til 1924—25, nemlig fra 2 148 000 til 3 035 000, men saa standser Fremgangen, og Trafikken er i 1928—29 kun 3 008 000. Ogsaa her maa man altsaa siden 1924 konstatere en relativt set ikke ringe Tilbagegang i Trafikken. Der er i Virkeligheden ikke noget 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 blandt sine Kunder kun tælle de allernærmest ved Stationerne boende, og Ønsker fra Befolkningen om flere Mellestationer tør Statsbanerne ikke imødekomme for ikke at forlænge den allerede meget lange Køretid. Alle, der har et blot nogenlunde Stykke Vej at spadserer til Stationen, vil som Regel se deres Fordel ved at benytte andre nærmere ved Haanden værende Befordringsmidler, selv om disses Kørselshastighed er ringere end Statsbanernes, og i øvrigt vil alle beklage sig over den Tid, der daglig medgaar for dem til at komme til og fra deres Beskæftigelsessted, enten de saa bruger Banerne eller andre Befordringsmidler.

Vi staar derfor her ikke alene overfor et Spørgsmaal om at bedre Statsbanernes Konkurrencemulighed i Forhold til andre Befordringsmidler, men tillige overfor det Færdselsproblem for den enkelte: Hvorledes opnaar jeg den hurtige Befordringsmulighed, som er nødvendig, 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 Bopæl borte fra mit Arbejdssted under saa sunde og landlige Omgivelser som muligt? Færdselen paa Vejene og i Gaderne stiger Aar for Aar, denne blandede Færdsel af Fodgængere, Cykler, Biler, Arbejdskrøtøjer og Sporvogne, alt imellem hinanden. Muligheden for at komme hurtigt frem forringes trods Gadeudvidelser, Vejudvidelser og Færdselsregler. De bekendte færdselsregulerende, af Politiet betjente Stoppesignaler rykker hvert Aar længere og længere ud i Byens Peri-

feri, og de vidner, samtidig med at de er nødvendige for, at Farten kan fremmes, om øget Færdselstæthed og dermed Vanskelighed ved at komme hurtigere af Sted. Forsinkelserne paa Gadehjørnerne breder sig i større og større Ringe rundt omkring Byen, og hvis man saa tænker sig de fem Aar frem i Tiden, som det vil tage at gennemføre nærværende Lovs Elektrificeringsplan, vil man staa overfor en yderligere nedsat Mulighed for at komme hurtigt frem.

Til Løsning af dette Færdselsproblem har Statsbanerne i sine Jernbanelinier, baade i Øst og i Vest, og gennem hele den paa Sjællandssiden liggende Del af Storkøbenhavn fra Syd til Nord en Færdselsvej, som overalt i Storkøbenhavn enten allerede er bragt ud af Niveau eller let kan blive adskilt fra al anden Færdsel, og hvor ved Brugen af elektrisk Drift den Hastighed og den Kørselshyppighed kan naas, som er nødvendig for hurtigt at bringe Folk frem over de længere Distancer i Storbyen og Omegn. Ved Indførelse af elektrisk Drift paa Klampenborg- og Holte-Banen vil det tilmed være muligt at oprette en Række nye Stationer, for Eksempel ved Axeltorv inde i Byens Centrum, hvorved de rejsende til eller fra Raadhuspladsen vil spare op imod en halv Snæs Minutter, idet de undgaar at benytte Hovedbanegaardens Nærtrafikstation ved Reventlowsgade. Endvidere kan der oprettes nye Stationer ved Nordre Frihavsgade, ved Svanemøllen, Bernstorffsvej og Jægersborg til Fordel for den lokale Befolkning paa disse Steder og til Fordel for dem, der andetsteds fra har Ærinde der, samt — selvfølgelig — til Fordel for Statsbanerne, hvis Aktionsradius derved forøges væsentligt. Trods Standsningerne ved disse nye Stationer vil der ved Indførelsen af elektrisk Drift være Mulighed for at nedbringe Køretiden fra Holte til København fra ca. 40 til ca. 30 Minutter, og Køretiden fra Klampenborg til København vil kunne nedsættes fra ca. 32 til ca. 21 Minutter. Man vil med andre Ord trods Standsning ved alle Mellestationer blive befordret over disse Afstande betydelig hurtigere end pr. privat Bil, naar denne blot nogenlunde skal overholde Hastighedsbestemmelserne.

Foruden Klampenborg- og Holte-Banen foreslaar Elektricitetsudvalget i sin Betænkning og jeg i mit Lovforslag, at ogsaa den nye Banestrekning fra Frederiksberg over Nørrebro til Hellerup, som