

[Ch. Petersen.]

paa Holte-Banen, altsaa paa begge disse Strækninger tilsammen kun 1,4 Million flere rejsende, end det nordsjællandske Sporvejs-selskab har befordret. Hvis man til den københavnske Nærtrafik henregner Linierne til Rungsted, Holte, Ballerup, Roskilde, Dragør og Slangør, fordeler Trafikken sig saaledes, at Banerne i 1928—29 befordrede i alt ca. 9,4 Million Passagerer, medens de andre Befordringsmidler indenfor det samme Omraade i samme Aar befordrede 10,8 Million; alt i alt kan man altsaa paa Grundlag af de foreløbige Oplysninger regne med et samlet Antal rejsende i Nærtrafikken paa ca. 20 Millioner. 20 Mill. Rejser er vel egentlig ikke noget særlig stort Tal, naar henses til Storkøbenhavns ca. 700 000 Indbyggere. Jeg havde for nogle Dage siden Lejlighed til at høre et Foredrag, som Banechef Flensborg holdt om Nærtrafikken i København, og ved den Lejlighed gjorde Banechefen opmærksom paa, at i en By som Köln, der har 634 000 Indbyggere og altsaa er af omtrent samme Størrelse som København, regner man med 26—28 Mill. rejsende i Nærtrafikken, hvortil kommer den Trafik, som Rhinbaadene for deres Vedkommende tager; endvidere, at man i Berlin regner med ca. 40 Rejser pr. Indbygger i Nærtrafikken; det vil ogsaa for Københavns Vedkommende give ca. 28 Mill. Rejser, men vi har altsaa alt i alt, alle Befordringsvæsnerne taget med, kun 20 Mill. Rejser. Jeg tror, Grunden til, at Rejsernes Antal i Nærtrafikken her er mindre end i andre Byer af samme Størrelse, netop er den, at vore Befordringsmidler er alt andet end tidssvarende. Det er oplyst i Betænkningen og af den højtærede Minister, at man for Tiden kun regner med eet Tog i Timen paa Klampenborg-banen, og det forekommer mig indlysende, at det ikke kan tilfredsstille Trangen til den hyppige Befordring. Deraf følger, at Statsbanernes Nærtrafik har været i stærk Tilbagegang, saaledes som det blev oplyst, alene i Tiden fra 1903 til 1912—13 med mere end 25 pCt., og at der ikke siden har været nogen Trafikforøgelse trods det, at Folketallet i de københavnske Kommuner og Omegnskommunerne har været i stærk Vækst. Det er de andre Befordringsmidler, Sporvejene og Omnibusserne, der har taget

den naturlige Trafikforøgelse de sidste 10—15 Aar. Jeg nærer ingen Tvivl om, at Trafikforøgelsen vilde have været endnu større, dersom Befordringen kunde være sket med større Hastighed end den, Statsbanerne og for saa vidt ogsaa Sporvejene for Tiden er i Stand til at præstere. Til Rejse mellem Hovedbanegaarden og Klampenborg medgaar nu 32 Minutter og til Holte ca. 40 Minutter. Vælger jeg at køre med Sporvejene og staar paa f. Eks. ved Vesterbros Torv, tager det 51 Minutter at blive befordret til Klampenborg. Det er en alt for lang Tid i Forhold til Vejlængden, men det kan ikke være anderledes, saa længe Statsbanerne er henvist til Dampdriften, da Sporvejene fremdeles vil være henvist til Kørsel ad stærkt trafikerede Gader og Veje og altsaa af den Grund ikke kan forøge Hastigheden væsentligt. Jeg hilser derfor det foreliggende Lovforslag med Glæde, thi jeg tror, det efter at være ophøjet til Lov vil være særdeles vel egnet til at tilfredsstille alle rimelige Krav med Hensyn til en forsvarlig og god Ordning af den københavnske Nærtrafik til Gavn for Statsbanerne og for Storkøbenhavns Befolkning, der faar langt bedre Lejlighed til at komme ud i Omegnens friske Luft eller tage Bolig ude under mere landlige Forhold, end Tilfældet nu er.

For Statsbanernes Vedkommende henregner man til Nærtrafikken Strækningerne København—Klampenborg—Rungsted, København—Holte, København—Ballerup og København—Roskilde. Det ses af Betænkningen, at det har været under Overvejelse at elektrificere alle disse Strækninger, men at man af økonomiske og praktiske Grunde foreslaar i hvert Fald foreløbig at nøjes med at elektrificere Strækningen Valby—København—Klampenborg, Hellerup—Holte og Frederiksberg—Vanløse—Hellerup. Egentlig har Kommissionen ikke foreslaaet at medtage Strækningen København—Valby, idet Kommissionens Flertal har ment, at Elektrificeringen af denne Strækning kunde udsættes indtil det Tidspunkt, da det blev nødvendigt at elektrificere ogsaa Strækningen København—Ballerup. Det sidste vil imidlertid medføre et nyt tredje og fjerde Spor mellem København og Valby foruden Anlæg af endnu et Spor mellem Valby og Ballerup, altsaa et meget kostbart Anlæg, som Trafikken til Ballerup neppe er