

## Bemærkninger til foranstaaende Lovforslag.

For at undersøge Muligheden af at foretage en hel eller delvis Elektrificering af den københavnske Nærtrafik blev der af Ministeren for offentlige Arbejder under 21. April 1926 nedsat et Udvalg, hvilket Udvalg under 1. Oktober 1929 har afgivet en Betænkning, hvoraf Eksemplarer er omdelt i Rigsdagen.

Af denne Betænkning fremgaar det, at en omfattende Udvidelse af Toggangen paa Klampenborg- og Holtebanen vil være nødvendig — uanset Driftsformen —, blot for at disse Baner over for den Konkurrence, som andre Befordringsmidler nu frembyder, skal kunne fastholde den nuværende Trafik. En saadan omfattende Udvidelse af Toggangen vil i endnu højere Grad være nødvendig, hvis man vil imødekomme ogsaa den mindre bemidlede Befolkningens Trang til at søge sig gode, sunde og billige Boliger i Byens Opland. Der vil hertil udkræves ikke blot en hyppigere Toggang, men ogsaa en regelmæssig, hurtig og behagelig Kørsel, samt at Banernes Aktionsomraade skal kunne udvides ved Oprettelsen af nye Mellemstationer i den Udstrækning, der kan forenes med Overholdelsen af en passende kort Befordringstid.

For Toggangens Vedkommende er man efter indgaaende Undersøgelse kommet til det Resultat, at en regelmæssig 20 Minutters Drift bør søges opnaaet. Nye Stationer foreslaas oprettet ved Axeltorv med bekvem Adgang fra Hovedfærdselsaarerne Gl. Kongevej og Gyldenløvesgade, ved Nordre Frihavnsgade, Svanemøllen, Bernstorffsvej (mellem Hellerup og Gjentofte) og Ørnegaardsvvej (mellem Gjentofte og Lyngby). Endelig foreslaas ved Etablering af Billetsalg og Nedgang fra Tietgensbroen til Nærtrafikperronerne paa Københavns Hovedbanegaard tilvejebragt en ny Nærtrafikstation i umiddelbar Nærhed af Stoppesteder paa Sporvejslinierne 4 og 10.

Med Hensyn til Mulighederne af at opnaa en Forrentning af de Beløb, Udbygning og Modernisering af Nærtrafikken saaledes vil kræve, er man af den Opfattelse, at en Trafikstigning, der kan forrente Udgiften, kun vil kunne opnaas, hvis man samtidig med den hyppige og regelmæssige Kørsel indfører elektrisk Drift, idet denne Driftsform dels vil tilstede den ønskelige

Udvidelse af Stoppestedernes Antal, dels — uanset Standsningen ved de nye Holdsteder — vil frembyde en saa betydelig Befordringshurtighed, at Banerne i saa Henseende vil være andre Befordringsmidler langt overlegne. Til Eksempel anføres, at Befordringstiden Klampenborg—København i Forhold til den nuværende, selv med Etablering af nye Stoppesteder, er beregnet nedsat fra ca. 32 Min. til ca. 21 Min. og Holte—København fra ca. 40 Min. til ca. 30 Min.

Udgifterne incl. Anskaffelsen af nyt Materiel vil ved Indførelsen af elektrisk Drift paa Klampenborg- og Holtebanen kun blive ca. 3,5 Mill. Kr. højere end de tilsvarende Udgifter ved Indførelsen af 20 Minutters Dampdrift, medens de rene Driftsudgifter vil være lavere ved elektrisk Drift end ved Dampdrift. Medtages Udgiften til Forrentning og Afskrivning af de specielle elektriske Anlæg, vil elektrisk Drift paa de nævnte Strækninger medføre en ca. 96 000 Kr. højere aarlig Driftsudgift. Til Forrentning og Afskrivning saavel af de Anlæg, en intensiv regelmæssig Toggang uanset Driftsformen kræver, som af Anlægsudgiften ved Elektrificering vil der efter Udvalgets Beregning kræves en Trafikstigning paa ca. 50 pCt. Naar Fordelene ved den intensive Toggang forbindes med en betydelig forøget Hastighed og Behagelighed og en væsentlig Forøgelse af Antallet af Stoppesteder saaledes som forudsat, anser man det for sandsynligt, at en saadan Trafikstigning hurtigt kan opnaas.

Med det Materiel, der er paaregnet anskaffet i første Omgang, vil Befordringsvevnen paa de elektrificerede Strækninger være 70 henholdsvis 100 pCt. større end den nuværende maximale Trafik paa Søndage henholdsvis Hverdage. Ved Forøgelse af det rullende Materiel, Udbygning af de elektriske Anlæg samt Udvidelse af Endestationernes Perron-, Depot- og Remiseanlæg vil Befordringsvevnen kunne forøges til det 3—4 dobbelte af den nuværende maximale.

Med Hensyn til den videre Elektrificering foreslaas den nye Linie Frederiksberg—Hellerup, der ventes aabnet for Drift i Forsommeren 1930, elektrificeret i Tilslutning til de foran nævnte tvende