

[Ministeren for offentlige Arbejder.]

I Forhold til Damp- og Dieselmotor-drift byder elektrisk Drift ogsaa den Fordel, at der ikke behøves Maskinomløb paa Endestationerne, idet et elektrisk Tog kører lige godt i begge Retninger. Denne Omstændighed i Forbindelse med et elektrisk Togs Mulighed for at overvinde store Stigninger betinger, at man kan, som foreslaaet, lægge Togene fra Frederiksberg til Hellerup med Rebroussement i Vanløse og med ret stærk Stigning fra Grøndalsaaen op mod Vanløse — uden elektrisk Drift maa Vanløse falde ud af Driften Frederiksberg—Hellerup. Heller ikke maa man se bort fra den Sikkerhed, elektrisk Drift ved hurtigt paa hinanden følgende Tog frembyder fremfor al anden Drift, idet man jo er i Stand til praktisk talt at lukke for den elektriske Strøm bagved ethvert elektrisk Tog, saaledes at Faremomentet fra efterfølgende Tog udelukkes. Endelig er elektrisk Drift renlig og lugtfri, ligesom ogsaa Togopvarmningen sker elektrisk, hvad der i Frostperioder sparer Publikum for mange Kvaler og Ubehageligheder med de frosne Dampledningner.

Udvalget har beregnet, at der vil udkræves en Stigning af den nuværende Trafik med 50 pCt. for at forrente de Anlæg, som en intensiv regelmæssig Toggang, tre Gange den nuværende, uanset Driftsformen vil kræve. Naar Fordelene ved den intensive Toggang forøges med Hastigheden ved den elektriske Drift og den større Aktionsradius blandt Befolkningen, som baade Hastigheden og de flere Mellemstationer giver Banerne, anser Udvalget det for sandsynligt, at en saadan Trafikstigning hurtigt kan opnaas. Jeg tror, at man uden at kunne kaldes Optimist tør regne med dette som nogenlunde givet. Hertil kommer, at forbedret Trafik erfaringsmæssigt altid avler ny Trafik, hvad der ikke mindst gælder i en Storby med Udflygtsbaner som Klampenborg- og Holtebanen. Med det Materiel, som paatænkes anskaffet i første Omgang, vil Befordringsevnen for de elektrificerede Strækninger kunne være 100 pCt. større end den nuværende største Trafik paa Hverdage og 70 pCt. større end den nuværende største paa Søndage. Ved senere Forøgelse af det rullende Materiel, ved Udbygning af de elektriske Anlæg og Udvidelse af Endestationernes Perron-, Depot- og Remiseanlæg, altsaa altsammen indenfor de ydre Rammer for Anlægget, vil Befordringsevnen kunne forøges til det 3 à 4-dobbelte af den nuværende største Trafik.

Udvalget udtaler med Henblik paa Fremtiden, at ogsaa Elektrificering af Linierne København—Ballerup og København—Roskilde vil frembyde sig som en nærliggende Foranstaltning til sin Tid, og et Medlem af Udvalget, Ingeniør Faber, mener endog, at en Elektrificering af Linien til Ballerup burde ske samtidig med Holte-Banens Elektrificering. Jeg tror, vi skal lade dette blive Fremtidens Sag, og stiller ikke Forslag herom i Øjeblikket. Derimod foreslaar jeg, udover hvad Udvalget har indstillet, at man i Forbindelse med Strækningen Klampenborg—Københavns Hovedbanegaard ogsaa elektrificerer Strækningen København—Valby. De to store Bydele Vesterbro og Valby har altid været Stifbørn med Hensyn til Jernbaneforbindelse Nord paa, og Vesterfælledvej Station — eller som den vistnok nu hedder Enghavevej Station — har ligget omtrent ubenyttet hen med de faa Tog, som holder dér. Der vil ikke ved denne Udvidelse af Elektrificeringen kræves nogen Forøgelse af Materiellet, idet Togene fra Klampenborg i den Tid, der ellers skulde medgaa til Omrangeringen paa Hovedbanegaarden, kan køre ud til Valby og tilbage igen. Man kan saaledes uden synderlige Driftsudgifter give disse store og tæt bebyggede Kvarterer, Vesterbro og Valby, ikke blot en bekvem Forbindelse til den indre By og Østerbro, men ogsaa Forbindelse med hele Nordsjælland, og ved den Nytrafik, som man her uden synderlig Driftsudgift vil kunne fremkalde, vil Sandsynligheden for en hurtig Forrentning af det samlede Anlæg selvsagt forøges.

For den indre Del af Vesterbro og Kvarteret omkring Langebro vil man, som foreslaaet af Udvalget, ved Adgangen fra Tietgensbroen til Hovedbanegaardens Nærtrafikperroner skabe en let Forbindelse med Jernbanen af samme Karakter som Anlægget af en ny Station for dette Kvarter.

Gennem Lovforslaget søger jeg altsaa nu Hjemmel til Elektrificering af Linien Valby—Klampenborg, Hellerup—Holte og Frederiksberg—Vanløse—Hellerup. Udgifterne inklusive Anskaffelse af nyt Materiel er anslaaet til følgende Beløb: for Valby—Klampenborg 8 200 000 Kr., for Hellerup—Holte 5 400 000 Kr. og for Frederiksberg—Vanløse—Hellerup 3 200 000 Kr. foruden Udgifterne til Arealerhvervelse. Elektrificeringen af disse tre Linier vil, naar Udbygningen af dem alle paabegyndes samtidig, kunne fuldføres paa 5 Aar. Valby—Klampenborg- og Frederiksberg—Hellerup-Banerne menes at kunne gøres færdige