

*Socialdemokraterne og det radikale Medlem* knyttede til Indstillingen følgende Bemærkninger: »Da Spørgsmaalet om Elektrificering af de foreslaaede Banestrækninger ikke foretages af Hensyn til de paagældende Kommuner, men fra Statsbanernes Side ønskes for ved en forbedret Trafik at øge Mulighederne for en bedre Forrentning af de i de paagældende Banestrækninger anbragte Kapitaler, maa man alene af denne Grund være stærkt betænkelig ved at komme ind paa det Princip, at en Omlægning af Driftsmaaden og en Forøgelse af Toghyppigheden medfører, at de Kommuner, der berøres af saadanne Ændringer, maa honorere disse med et Tilskud til Staten.

Dertil kommer, at to af de her omhandlede Kommuner, København og Frederiksberg, henviser til, at de ved den med Staten i 1919 sluttede Overenskomst — der var vedhæftet Betænkningen —, »hvorved de forpligtede sig til hver at betale 2¼ Mill. Kr., sikrede sig mod yderligere Tilskud til Ordningen af de københavnske Banegaardsforhold derved, at der i Overenskomsten indsattes følgende: »Der er derhos Enighed om, at der ikke fra Statens Side vil blive krævet yderligere Bidrag fra Kommunerne til Gennemførelse af den fuldstændige Ordning af de københavnske Baneforhold, som er angivet i fornævnte Udvalgs Betænkning som Plan 4.« Da der ikke i den vedtagne Overenskomst er taget Forbehold overfor Elektrificering, og en saadan Ordning ikke var Staten fremmed, idet denne allerede i 1911 lod nedsatte en Kommission, der fik til Opgave at undersøge Mulighederne for Københavns Nærtrafiks Elektrificering, og Kommissionen i sin i 1915 afgivne Betænkning ikke afviser Tanken, men kun udskyder Tidspunktet, kan man ikke nu fra Statens Side forlange Tilskud til Elektrificering.«

Det *konservative Mindretal* begrundede Indstillingen saaledes: »Hovedgrundlaget for vor Tilslutning til Lovforslaget er, at man ved dets Gennemførelse i høj Grad støtter Muligheden for, at Folk, som har deres Erhverv i Storbyen København, kan have deres Bolig udenfor tæt bebyggede Bydele, et Forhold, som maa anses for at være af saa overordentlig stor social Betydning, at vi finder det forsvarligt at gaa med til de ret store Bevillinger, som Forslagets Gennemførelse vil kræve, selv om Anlægene i en kortere Aarrække ikke fuldt ud skulde kunne forrentes af den Mertrafik, som den hurtigere og hyppigere Toggang vil medføre.

Overfor Spørgsmaalet, om Linien Hellerup—Nørrebro—Vanløse—Frederiksberg indtil videre bør udgaa af Elektrificeringsplanen, er vi af den Mening, dels at dette Anlæg som Følge af dets Tilslutning til Anlægene København—Hellerup—Holte og København—Hellerup—Klampenborg er