

De i Anledning af eller i Forbindelse med de i §§ 1 og 2 omhandlede Baneanlæg m. v. udfærdigede Dokumenter, Udskrifter, Attester m. v. fritages for Stempel- og Tinglysningsafgifter samt alle andre Afgifter til det offentlige.

### § 5.

Den af Ministeren for offentlige Arbejder vedrørende Anlægget af et Havdige paa Gammel Mandø nedsatte Kommission fastsætter endeligt, i hvilket Forhold den Del af Udgifterne ved Vedligeholdelsen af Diget paa Gammel Mandø, som ikke kan udredes af de fra Digets Benyttelse flydende Indtægter, skal fordeles paa de interesserede Arealer.

## Bemærkninger til foranstaaende Lovforslag.

### Til § 1.

Ved Lovanordning Nr. 195 af 23. April 1945 blev der givet Trafikministeriet Bemyndigelse til at erhverve — om fornødent ved Ekspropriation — de Arealer m. v., der udkræves til saadanne Ændringer ved Statsbanernes Stationsanlæg m. v., som vilde være at foretage i Forbindelse med de Sporforstærkningsarbejder og lignende, hvortil Bevilling var eller blev givet for Finansaaret 1945—46.

For de i Finansaaret 1946—47 forestaaende Sporforstærkningsarbejder og lignende vil en tilsvarende Bemyndigelse være ønskelig.

### Til § 2.

Ved Ibrugtagningen af Københavns Hovedbanegaard i 1911 blev Frederiksberg afskaaret fra Personogsforbindelser, idet Togene fra Syd- og Vestbanen samt Frederikssundbanen i Stedet for at føres over Frederiksberg Station nu førtes over Valby til Hovedbanegaarden. For i nogen Grad at afhjælpe denne Ulempe, blev der senere etableret Personogsforbindelse fra Frederiksberg Station til Vanløse og videre til Hellerup Station, hvilken Forbindelse blev elektrificeret samtidig med den elektriske Drifts Indføring paa Klampenborgbanen.

Repræsentanter for Københavns og Frederiksberg Kommuner har i Betænkningen fra det i 1915 nedsatte Udvalg angaaende Foranstaltninger for Persontrafik mellem Jernbanestationer i København, Frederiksberg og Gentofte Kommuner udtalt, at ingen af disse Kommuner tidligere har bragt Jernbaneanlæg til Udførelse og ikke var indrettede paa at overtage Administrationen af saadanne Anlæg. Ministeren for offentlige Arbejder er derefter ved Lov Nr. 158 af 26. April 1930 bemyndiget til at lade foretage Elektrificering af de Banelinier, der besørger den københavnske Nærtrafik, og

Statsbanerne har indtil Dato fuldført Elektrificeringen af Linierna Vanløse—Valby—Københavns Hovedbanegaard—Holte, Københavns Hovedbanegaard—Klampenborg og Frederiksberg—Vanløse—Hellerup, paa-begyndt Elektrificeringen af en fjerde Linie Vanløse—Ballerup, forberedt Jord- og Broarbejderne for en femte Linie Valby—Glostrup og derved skabt Grundlaget for et samlet Net af elektriske Bybaner.

Naar den elektriske Drift — antagelig i Løbet af faa Aar — indføres paa Strækningen Vanløse—Ballerup, maa der som Følge af den stærkt voksende Bebyggelse i Oplandet langs denne Bane regnes med en betydelig Trafik til Hovedbanegaarden, der med den nuværende Udbygning af Banenettet maa føres ad den betydelige Omvej over Valby Station. Det maa anses for en følelig Mangel ved den nuværende Ordning, at der ikke findes en direkte Forbindelse mellem Frederiksberg Station og Hovedbanegaarden, der er væsentlig kortere end den nuværende Forbindelse Frederiksberg—Vanløse—Valby—Hovedbanegaarden.

Anlægget af en Forbindelsesbane Frederiksberg—Hovedbanegaarden maa selvsagt gennemføres uden Niveauskæringer med de krydsende Gader, og efter en af Statsbanerne foretagen Undersøgelse maa det anses for mest hensigtsmæssigt at udføre Anlægget som en Tunnelbane, der fra Frederiksberg Station føres under Falkoneralle og ad den nedlagte Banes Areal, videre mod Øst under Landbohøjskolens Arealer til Vesterbros Torv for derfra at indføres paa Hovedbanegaarden under de nuværende Perroner og vinkelret paa disse. Herfra vil den senere kunne videreføres over Raadhuspladsen til Bymidten. Ved Anlæg af en Station i Krydset H. C. Ørstedesvej—Gl. Kongevej og ved Vesterbros Torv maa man formene, at Forbindelsesbanen i udstrakt Grad vil