

Bemærkninger til lovforslaget

ad § 1.

Statsbanerne udarbejdede i 1940 et projekt til udbygning af Storkøbenhavns nærbanenet, omfattende bl. a. forslag til en ny S-bane (Lundtoftebanen), der er tænkt at skulle afgrenses fra Holtebanen ved Jægersborg station og føres mod nord gennem arealerne mellem Lyngby og Dyrehaven.

Der var dengang endnu ikke noget behov for et nyt trafikmiddel på dette sted, og fra Statsbanernes side anså man det ikke for sandsynligt, at spørgsmålet om banens anlæg ville blive aktuelt inden for en nærmere fremtid. Banen blev kun medtaget på forslaget, fordi man anså det for nødvendigt til et givet tidspunkt at sikre muligheden for dennes anlæg.

I betragtning af Holtelinien allerede nu store trafikale belastning, der kan ventes at ville stige yderligere i fremtiden både på grund af den bebyggelse, der finder sted inden for denne banes naturlige opland, og som følge af den påregnede udbygning af trafikken til Nordsjælland, har Statsbanerne ikke været interesseret i fremme af en bebyggelse på arealerne mellem Lyngby og Dyrehaven, idet en Lundtoftebane yderligere vil belaste Holtebanen og sikkert fremskynde det tidspunkt, til hvilket der må tilvejebringes et 3. og 4. spor på Holtebanen, i hvert fald på strækningen indtil Lyngby.

Man er imidlertid nu klar over, at den i henhold til de nu foreliggende byplaner forudsatte omfattende bebyggelse af arealerne mellem Lyngby og Dyrehaven vil gøre en Lundtoftebane aktuel på et langt tidligere tidspunkt end af Statsbanerne oprindeligt påregnet, idet de projekterede store bolig- og industrikvartaler allerede er under udførelse i meget stort omfang, og det deraf følgende trafikbehov vil inden længe kun kunne tilfredsstilles ved en S-bane, hvis tog fra Jægersborg ad Holtebanen føres helt ind til byens centrum. Fra Jægersborg til Lundtofte mellem Dyrehaven og Nærumbanens opland forudsættes der i henhold til Lyngby-Taarbæk kommunes dispositionsplan en bebyggelse med plads til ca. 35 000 indbyggere, hvoraf der pr. 1. april 1950 kan regnes med ca. 6 000, og arealet mellem Mølleåen, Jægersborg hegn, Kighanerende og Attemosevej i Søllerød kommune forudsættes bebygget til ca. 10 000 indbyggere, hvoraf der pr. 1. april 1950 kan regnes med ca. 3 000. At basere trafikken mellem Køben-

havn og de nævnte bebyggelser på kollektive befordringsmidler ad vejene må man anse for udelukket, allerede fordi den deraf følgende vejtrafik ville medføre store færdselsmæssige ulemper på de i forvejen stærkt belastede veje og gader.

Lundtoftebanens afgrening fra Holtebanen må ske ved en sporudfletning, hvorved skæringerne mellem de forskellige togveje ved broanlæg af sikkerhedsmæssige grunde bringes ud af niveau. De rent tekniske muligheder for udførelsen af en sådan sporudfletning vil i forbindelse med hele trafikforøgelsen betyde, at tilslutningen som nævnt kun kan gennemføres i forbindelse med, at der foretages i hvert fald visse af de for anlæg af et 3. og 4. spor på Holtelinien nødvendige arbejder på strækningen imellem Gentofte og Lyngby. På længere sigt må 3. og 4. sporanlægget gennemføres i det mindste på strækningen Hellerup—Lyngby, og endvidere vil visse trafikomlægninger på strækningen mellem Københavns hovedbanegård og Hellerup station samt ombygninger på begge disse stationer til et givet tidspunkt være nødvendige, men alle disse anlæg kan dog ikke derfor siges at være foranlediget af Lundtoftebanen, idet de er begrundet af den almindelige trafikmæssige udvikling.

I sit forløb fra Jægersborg station er Lundtoftebanen tænkt givet en beliggenhed umiddelbart vest for Hørsholmvejen, og banen er forudsat udlagt for dobbeltspor, skærende gader og veje ude af niveau. I øvrigt vil banen, der kun skal trafikeres med S-tog, kunne anlægges med de for S-baner anvendte kurveradier og stigningsforhold.

En S-bane langs Hørsholmvejen vil naturligt få stationer ved Klampenborgvej og Lundtoftevej, hvor det vil være muligt at udføre stationsanlæggene i nærheden af disse vejes tilslutninger til Hørsholmvejen. Uden for Lyngby-Taarbæk kommunes grænse bør banen for ikke at få sit endepunkt for langt fra byens centrum kun have en station og vil således naturligt have endestation ved Nærumvej i nærheden af det nuværende Egevang trinbræt på Nærumbanen. Såfremt Nærumbanen bibeholdes, vil det være rimeligt at give denne bane og Lundtoftebanen fælles endestation her. Muligheden for en eventuel senere videreførelse til Gl. Holte bør dog holdes åben.