

§ 5. Beløbene til bestridelse af de i § 3 nævnte udvalgs arbejder, herunder udgifter til tekniske forundersøgelser og lign. samt udgifterne til de i § 4 omhandlede erhvervelser og foranstaltninger bevilges indtil videre på de årlige finanslove.

§ 6. Alle i forbindelse med de i nærværende lov omhandlede tunnelbaneanlæg udfærdigede dokumenter, udskrifter, attester m. v. fritages for stempel- og tinglysningsafgifter samt alle andre afgifter til det offentlige.

Bemærkninger til lovforslaget.

Ad § 1 og § 2.

I 1940 fremlagde statsbanerne et forslag til udbygning af det storkøbenhavnske S-banenet. Dette forslag omfattede bl. a. såvel anlæg af Køgebugtbanen og Lundtoftebanen som Hareskovbanens (den daværende Slangerupbanes) udstyr med 2. spor m. v. og elektrificering. Det var statsbanernes tanke, at man straks — med henblik på denne banes indføring i tunnel til Nørreport — skulle tage fat om arbejdet på den inderste del af Hareskovbanen, medens anlægget af Køgebugtbanen og Lundtoftebanen antoges at ligge noget ud i fremtiden.

Ved lov nr. 89 af 15. marts 1948 om statens overtagelse af Slangerupbanen blev der samtidig givet ministeren for offentlige arbejder bemyndigelse til at ekspropriere de for anlæg af Hareskovbanens 2. spor m. v. fornødne arealer, men da det endvidere viste sig, at udviklingen i bebyggelsen langs den fremtidige Køgebugtbane og Lundtoftebane var gået hurtigere, end man havde forudset i 1940, fandt man det hensigtsmæssigt at søge lovgivningsmagtens tilslutning til den fornødne ekspropriationsbemyndigelse også til disse anlæg, jfr. lov nr. 284 af 18. juni 1948 og lov nr. 180 af 4. april 1951.

Med hensyn til *Køgebugtbanen* ligger det herefter således, at der er foretaget besigtigelse for hele strækningen og i alt væsentligt eksproprieret de fornødne arealer gennem Københavns, Hvidovre, Glostrup (Avedøre), Brøndbyernes, Vallensbæk, Torslunde-Ishøj og Greve-Kildebrønne kommuner. Af det samlede jordarbejde, ca. 500 000 m³ indtil Vallensbæk, er der i de forløbne år uden udgift for statsbanerne blevet udført ca. 200 000 m³ af forskellige entreprenører, der har skullet skaffe sig af med overflødig fyld fra andre anlæg.

For så vidt angår *Lundtoftebanen* har der været afholdt besigtigelse på omtrent hele strækningen, ligesom ekspropriationerne er afsluttet på en del af denne. På forslag til finanslov for finansåret 1953-54 blev der søgt en bevilling til påbegyndelse af anlægget. En medvirkende årsag hertil var, at det ville være nødvendigt i teknisk henseende og

tillige mest økonomisk, såfremt visse bro- og dæmningsanlæg for den omhandlede bane blev udført i tilknytning til det dengang under udførelse værende anlæg af Helsingørvejen (Hørsholmvejen).

Der blev imidlertid kun givet bevilling til sådanne arbejder, som det af tekniske og økonomiske grunde fandtes nødvendigt at udføre samtidig med anlægget af Helsingørvejen. Denne bevilling på 1,9 mill. kr. omfattede nogle broer for bl. a. Klampenborgvej og Rævehøjvej samt en del jordarbejde, og der er til de nævnte arbejder af den givne bevilling medgået et beløb på ca. 1,5 mill. kr.

Da det i sommeren 1958 blev besluttet at flytte Polyteknisk Læreanstalt, Danmarks tekniske Højskole og det dertil knyttede Ingeniørakademi ud til Lundtoftesletten, jfr. lov nr. 216 af 16. juni 1958, var det ifølge bemærkningerne til lovforslaget en forudsætning, at Lundtoftebanen skulle færdigbygges inden for en kortere årrække, og det blev i det af regeringen nedsatte planlægningsudvalg vedrørende udflytningen af læreanstalten fra alle sider fremhævet, at banens anlæg og en fremskyndelse af arbejdet hermed ville være af afgørende betydning for flytningen og udbygningen af læreanstalten. Den nuværende læreanstalt rummer ca. 2 500 studerende og lærere, og dette tal vil i løbet af få år stige til ca. 10 000, der alle vil blive henvist til Lundtoftekomplekset, men for den overvejende dels vedkommende må påregnes fremdeles at bo i København, hvor bl. a. kollegierne er beliggende. Dette kan forventes at give et antal rejser, der kompenserer rejseantallet svarende til den hidtil forudsatte boligbebyggelse på de til læreanstaltens udflytning nu medgående arealer og vil give en i trafikmæssig henseende gunstigere belægning i myldretiderne.

På baggrund heraf og efter henstilling fra undervisningsministeren og det førnævnte planlægningsudvalg søgte ministeren for offentlige arbejder med finansministeriets tilslutning i skrivelse af 12. maj 1959 finansudvalgets tiltrædelse af, at anlægget af Lundtoftebanen blev igangsat i finansåret 1959-60 på forventet efterbevilling, idet der af den resterende samlede anlægssum på ca. 25 mill. kr., som