

[Ministeren for offentlige arbejder.]

— idet den kommende befolkningstilvækst hovedsagelig vil være henvist til og bør være henvist til disse baners opland.

Denne udvikling var allerede taget i betragtning af statsbanerne, da de i årene op til 1940 udarbejdede deres forslag til udbygning af det storkøbenhavnske S-banenet, idet dette forslag omfattede såvel anlæg af Køgebugtbanen og Lundtoftebanen som Hareskovbanens — den daværende Slangerupbanes — udstyr med 2. spor m. v. og elektrificering.

Hele problemet måtte naturligvis lægges til side under krigen, men efter krigen tog man fat på sagen igen, og ved lov nr. 89 af 15. marts 1948 om statens overtagelse af Slangerupbanen blev der samtidig givet ministeren for offentlige arbejder bemyndigelse til at lade de for anlæg af Hareskovbanens 2. spor m. v. fornødne arealer ekspropriere, og da det endvidere viste sig, at udviklingen i bebyggelsen langs den fremtidige Køgebugtbane og Lundtoftebane var gået hurtigere, end man havde kunnet forudse i 1940, fandt man det hensigtsmæssigt at søge lovgivningsmagts tilslutning til den fornødne ekspropriationsbemyndigelse også til disse anlæg, og dette blev givet ved lov nr. 284 af 18. juni 1948 for Køgebugtbanen og lov nr. 180 af 4. april 1951 for Lundtoftebanen.

På Køgebugtbanen blev der herefter foretaget besigtigelse for hele strækningen, og der er i alt væsentligt eksproprieret de fornødne arealer gennem Københavns, Hvidovre, Glostrup, (Avedøre), Brøndbyernes, Vallensbæk, Torslunde-Ishøj og Greve-Kildebrønde kommuner. Af det samlede jordarbejde, ca. 500 000 m³, på banestrækningen indtil Vallensbæk er der i de forløbne år uden nævneværdig 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 i teknisk henseende nødvendigt og tillige mest økonomisk, såfremt visse bro- og dæmningsanlæg for banen blev udført sammen med anlægget af Helsingørvejen — Hørsholmvejen plejer man vist at kalde den — som på det tidspunkt var ved at blive udført.

Der blev imidlertid ikke givet bevilling til en almindelig påbegyndelse af banens anlæg, men netop kun til sådanne arbejder, som det af tekniske og økonomiske grunde var nødvendigt at udføre samtidig med anlægget af Helsingørvejen. Den opnåede bevilling var på 1,9 mill. kr. og omfattede nogle broer for bl. a. Klampenborgvej og Rævehøjvej samt en del jordarbejde, og der er til de nævnte arbejder medgået et beløb på ca. 1,5 mill. kr. Lundtoftebanen kom på ny på dagsordenen i forbindelse med den af det høje ting i 1958 vedtagne udflytning af polyteknisk læreanstalt og det dertil knyttede ingeniørakademi, idet det sikkert vil erindres, at det i henhold til det pågældende lovforslags bemærkninger er en forudsætning for udflytningen af læreanstalten, at Lundtoftebanen gennemføres.

For så vidt angår Hareskovbanen, er der foretaget besigtigelse af visse dele af strækningen, men stort set kun sket ekspropriation til forskellige vejrydsanlæg, som nu enten er under udførelse eller vil blive bragt til udførelse i de nærmeste år, idet der samtidig — som et nødvendigt led i disse vejrydsanlæg — udføres visse ret betydelige sporomlægninger m. v. på de tilstødende jernbanestrækninger.

Såvel for Hareskovbanen som for Køgebugtbanen gælder, at statsbanerne hidtil har været tilbageholdende med at søge anlægsbevillinger til disse anlæg. Årsagen hertil er bl. a. den, at disse baners indføring til København — i modsætning til Lund-