

F. t. 1. om udbygning af det storkøbenhavnske S-banenet m. v.

også omfatter de i denne anledning nødvendige arbejder for 3.-4. spor på strækningen Gentofte—Lyngby, blev søgt om 1 mill. kr. på tillægsbevillingsloven for finansåret 1959-60 og ca. 24 mill. kr. fordelt på finansårene 1960-61, 1961-62 og 1962-63.

Denne bevillingsansøgning nåede finansudvalget ikke at tage stilling til i den pågældende samling.

For *Hareskovbanens* vedkommende er der foretaget besigtigelse af visse dele af strækningen, men stort set kun sket ekspropriation til forskellige vejkrydsanlæg, som nu enten er under udførelse eller vil blive bragt til udførelse i de nærmeste år, hvorved bemærkes, at der samtidig — som et nødvendigt led i disse vejkrydsanlæg — 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 hensyn til at søge anlægsbevillinger til disse anlæg. Årsagen hertil er den, at disse baners indføring til København — i modsætning til Lundtoftebanen — må ses i sammenhæng med spørgsmålet om anlæg af tunnelbaner i København, hvilket spørgsmål man ikke har ment at burde tage ud af sin forbindelse med en eventuel oprettelse af et trafikråd for Storkøbenhavn, jfr. det i folketings-samlingerne 1957-58 og 1958-59 herom fremsatte lovforslag.

Da der imidlertid synes at måtte ses bort fra oprettelse af et trafikråd som påtænkt, og da det efter ministeriet for offentlige arbejders opfattelse — under hensyn til den store og stadigt voksende

befolkning i de to baners oplande — må anses for uforsvarligt fremdeles at udsætte anlægget af Køgebugtbanen og udbygningen af Hareskovbanen, tilsigter nærværende lovforslag at skaffe udvej for nu — foruden Lundtoftebanen — at få færdigbygget disse baner, hvorved der samtidig skabes et fastere grundlag for Københavnsegnens fremtidige udvikling på linje med den af egnsplanudvalget tilstræbte.

For Lundtoftebanen kan den endelige tilslutning til S-banenettet ske ved Jægersborg S-station, idet der af ministeriet for offentlige arbejder optages de fornødne forhandlinger med Lyngby—Nørumbanen om dennes fremtidige forhold. For de to andre baners vedkommende må der skaffes en *midlertidig* forbindelse til bymidten, tilrettelagt således, at der ikke foregribes noget væsentligt med hensyn til den senere indføring af disse baner i det påregnede tunnelbanesystem, jfr. lovforslagets § 3 og bemærkningerne hertil. Det er således tanken, at Hareskovbanen færdigbygges som S-bane, men muligt indtil videre trafikeres med dieseldrift og således, at der bliver 20 minutters drift med en passende overgangstid på København L station til S-togene mod Vanløse og Hellerup på Nørrebro S-station.

Køgebugtbanen tænkes anlagt etapevis, i første omgang til Vallensbæk med en indføring indtil videre med 20 minutters drift i de nuværende S-togsspor ved Dybbølsbro station og dermed til Københavns Boulevardbane.

For så vidt angår anlægsudgifterne til de i lovforslaget omhandlede 3 baneanlæg, er disse anslået til ganske kalkulatorisk, da detailprojekter ikke er udarbejdet, med dagspriser at udgøre følgende:

	Køgebugtbanen fra Dybbølsbro S-station til Vallensbæk	Lundtoftebanen med tilsluttende anlæg mellem Gentofte og Lyngby	Hareskovbanen fra København L station til Farum
	kr.	kr.	kr.
Arealerhvervelser	3 mill.	1 mill.	2 mill.
Faste anlæg	50 mill.	25 mill.	40 mill.
Rullende materiel	10 mill.	8 mill.	12 mill.
I alt	63 mill.	34 mill.	54 mill.

Statsbanerne er indstillet på i givet fald snarest at søge ekspropriationerne ført igennem og sideløbende hermed gå i gang med alle 3 baneanlæg og fremme disse. Bestemmende for, hvor hurtigt anlæggene kan føres igennem, bliver foruden tildeling af de i henhold til nærværende lovforslag fornødne bevillinger tillige, at der kan fremskaffes den fornødne arbejdskraft, herunder overordnet

teknisk personale til projektering og arbejdsledelse. Der vil dog ikke kunne påregnes en kortere arbejdsperiode end 6-8 år til gennemførelse af de 3 anlæg.

Ad § 3 og § 4.

Med udgangspunkt i de forslag til tunnelbaner, der er fremlagt i betænkningen af 5. maj 1953 fra den af Københavns magistrats 5. afdeling nedsatte