

Forslag

til

Lov om ændring af lov om udbygning af det storkøbenhavnske S-banenet og om forarbejder for tunnelbaneanlæg i København og Frederiksberg.

Fremsat den 5. november 1970 af *ministeren for offentlige arbejder.*

I lov nr. 145 af 17. maj 1961 om udbygning af det storkøbenhavnske S-banenet og om forarbejder for tunnelbaneanlæg i København og Frederiksberg foretages følgende ændringer:

1. § 1, stk. 1, nr. 3, affattes således:

„3) Ombygning af banen København L-Farum (Hareskovbanen) bortset fra den del af banen, der ligger inden for en afstand af ca. 1,0 km fra København L, samt anlæg af 2. spor på samme strækning i det omfang, det er nødvendigt for kørsel med elektriske tog, jfr. lov nr. 89 af 15. marts 1948, samt anlæg af en dobbeltsporet forbindelsesbane fra Hareskovbanen til Svanemøllen S-station, der ombygges i fornødent omfang, således at elektriske tog på Hareskovbanen hermed kan indføres i Boulevardbanen.“

2. § 1, stk. 2, affattes således:

„Stk. 2. Ministeren bemyndiges endvidere til, når elektrisk drift påbegyndes på Hareskovbanen og dennes forbindelsesbane til Svanemøllen S-station, at nedlægge København L station samt den del af banen, der ligger inden for en afstand af ca. 1,0 km fra København L.“

3. I § 4, stk. 1, ændres:

„forordning af 5. marts 1845, jfr. lov nr. 6 af 10. januar 1928“ til:

„lov om fremgangsmåden ved ekspropriation af fast ejendom“.

4. § 6 ophæves.

Bemærkninger til lovforslaget.

I. Almindelige bemærkninger.

I henhold til lov nr. 145 af 17. maj 1961 er Hareskovbanen forudsat givet forbindelse til det øvrige S-banenet ved anlæg af en forbindelsesbane fra København L til Svanemøllen med rebroussement på København L.

I det forud for nævnte lov udarbejdede oprindelige lovforslag var der ikke foreslået anlagt en sådan forbindelsesbane, og det fremgik af lovforslagets bemærkninger, at Hareskovbanen nok var tænkt færdigbygget som S-bane, men muligt indtil videre trafikeret med dieseldrift i 20 min.'s intervaller, og

Min. f. off. arbejder, j. nr. KJ Aa 104/70.

at forbindelsen til den indre by midlertidigt skulle ske ved omstigning til S-togene mod Vanløse og Hellerup på Nørrebro station.

Begrundelsen for denne midlertidige løsning var, at såvel Hareskovbanens som Køgebugtbanens indføring til København blev set i sammenhæng med det endnu ikke afklarede spørgsmål om anlæg af tunnelbaner i København, et spørgsmål, der var behandlet i den københavnske trafikkommission af 1944, i Samfærdselskommissionen af 1950, Københavns Generalplan af 1954 og i statsbanernes og Københavns kommunes forslag af 1956 til linie-