

Ministeriet for offentlige arbejder. København, den 29. januar 1971.

### Vedrørende finansudvalgets skrivelse af 14. januar 1971, BIL. 16.06.

I besvarelse af de af udvalget stillede spørgsmål skal jeg oplyse følgende:

*Ad § 2.01.02. Anlægs- og udlånsbevillinger.*

*1. 70.02., lb.nr. 49 b Køgebugtbanen.*

En del af de overslag, som har dannet grundlag for de tidligere års finanslovsforslag, er udarbejdet længe inden detailprojekteringen og udførelsen af de pågældende arbejder og har vist sig beklageligvis ikke at kunne holde.

For så vidt angår de i bemærkningerne særligt omtalte bygningsarbejder, skal bemærkes, at ved en licitation afholdt i foråret 1970 for samtlige stationsbygninger på Køgebugtbanen i totalentreprise blev resultatet en betydelig højere pris, end man havde regnet med fra statsbanernes side, og det besluttedes derfor at kassere licitationen og afholde en ny på et ændret udbydelsesgrundlag.

Arbejdet blev imidlertid på grund af anlægsstoppet ikke påbegyndt før til efteråret og da på basis af en ny licitation på et ændret udbydelsesgrundlag (del-entrepriser). Ved denne licitation, som blev afholdt efter udarbejdelsen af de pågældende anmærkninger til finanslovsforslaget, opnåede man en betydelig besparelse, hvorved de samlede udgifter i 1971-72 ikke som anført bliver 31.200.000 kr., men nu påregnes reduceret til ca. 29.000.000 kr.

*2. 70.02., lb.nr. 49 d, Lundtoftebanen.*

Anlægget af Lundtoftebanen er vedtaget ved lov nr. 145 af 17. maj 1961 sammen med Køgebugtbanen og Hareskovbanen + Forbindelsesbanen fra København L til Svanemøllen.

I maj 1965 besluttede folketinget at prioritere de nævnte baneanlæg, således at Køgebugtbanen skulle fuldføres forud for Hareskovbanen + Forbindelsesbanen, som så igen skulle fuldføres forud for Lundtoftebanen.

Arbejdet på Køgebugtbanen er nu så vidt fremme, at anlægsarbejderne på Hareskovbanen + Forbindelsesbanen påregnes genoptaget i finansåret 1971-72, jfr. anmærkningerne til finanslovsforslaget; men arbejdet på Lundtoftebanen må fortsat ligge stille, da denne bane som før nævnt har 3. prioritet.

Hertil skal jeg føje, at der i de senere år fra forskellig side er opstået en vis tvivl om, hvorvidt banens rentabilitet stiller sig så gunstigt, som man antog i sin tid ved lovens vedtagelse, og jeg har derfor anmodet generaldirektoratet for statsbanerne om at foretage en fornyet vurdering af banens rentabilitet.

Først når denne vurdering foreligger, bør der tages stilling til, om baneanlægget skal opgives, hvilket i givet fald vil kræve en ændring af S-baneloven fra 1961.

*Holbæk.*

*3. 70.02., lb.nr. 61 og 62, ombygning af Holbæk og Horsens stationer.*

*a) Redegørelse for projektet:*

Under henvisning til det i anmærkningerne til finanslovsforslag for 1963-64 om omhandlede projekt m. v. anførte (jfr. sp. 1915-16) skal man supplerende oplyse følgende:

Ved Nordvestbanens anlæg blev Holbæk banegård og stationsforpladsen foran denne anlagt på en opfyldning, der kun mod nord ad Nygade fik forbindelse med byens gadenet. Denne ensidige orientering har i mange år været til ulempe for den stigende vejtrafik, ligesom stationsforpladsens begrænsede udstrækning ikke har kunnet opfylde de krav, en voksende bytrafik må stille til en sådan trafikplads.

Da banelinien yderligere virkede som en sydlig begrænsning for byen, opstod