

## 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 12. april 1977 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 som ændret ved lov nr. 72 af 3. marts 1971 foretages følgende ændringer:

1. I *lovens titel* udgår: „og om forarbejder for tunnelbaneanlæg i København og Frederiksberg“.

2. § 1, stk. 1, nr. 2, og §§ 3, 4 og 5 ophæves.

### Bemærkninger til lovforslaget.

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 daværende læreanstalt rummede på det tidspunkt ca. 2.500 studerende og lærere, og dette tal skønnedes i løbet af få år at ville stige til ca. 10.000, der alle skulle henvises til Lundtoftekomplekset, men for den overvejende dels vedkommende måtte påregnes fremdeles at bo i København, hvor der fandtes kollegier. Dette forventedes at give et antal rejser, der kompenserer rejseantallet svarende til den hidtil forudsatte boligbebyggelse på de til læreanstaltens udflytning medgående arealer og skulle give en i trafikmæssig henseende gunstigere belægning i myldretiderne.

Allerede med lov nr. 180 af 4. april 1951 var der givet hjemmel til erhvervelse af de fornødne arealer til anlæg af en dobbeltsporet S-bane fra Jægersborg

station til Lundtofte og Nærum. I 1952 påbegyndte DSB ekspropriationerne til dette baneanlæg, hvorefter der i årene fra 1951-52 til 1960-61 i alt blev udbetalt 239.000 kr. i ekspropriationserstatninger. Endvidere blev i samme tidsrum anvendt ca. 1,6 mio. kr. til diverse jord- og broarbejder, som af økonomiske og tekniske grunde måtte udføres samtidig med anlægget af Helsingørsmotorvejen. Efter vedtagelsen af lov nr. 145 af 17. maj 1961 om anlæg af Lundtoftebanen og Køgebugtbanen samt om elektrificering af Hareskovbanen m. v. fortsattes ekspropriationerne og anlægsarbejderne på Lundtoftebanen, men fra 1965-66 stillede arbejdet på banen i bero, idet DSB i maj 1965 fik folketingets tilslutning til, at Køgebugtbanen og Hareskovbanen skulle udføres først.

I Lundtoftebanen er hidtil investeret i alt ca. 4,2 mio. kr., heraf ca. 0,6 mio. kr. i ekspropriationserstatninger. Af den ca. 6 km lange bane er jord- og broarbejder stort set fuldført på den nordligste ca. 3 km lange strækning mellem Anker Engelunds Vej og Nærum, og endvidere er udført det fornødne broanlæg ved skæringen med Klampenborgvej. Med hensyn til ekspropriationer tilbagestår erhvervelse af de fornødne arealer på strækningen syd for Anker Engelunds Vej, af hvilke arealerne i Lyngby-Tårnbæk kommune ejes af kommunen.

Anlægsudgifterne for fuldførelse af Lundtofte-