

Forslag

til

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

Fremsat den 3. maj 1960 af *ministeren for offentlige arbejder*.

§ 1. Ministeren for offentlige arbejder bemyndiges til at bringe nedennævnte baneanlæg til udførelse:

- 1) En banelinje for elektriske tog fra København langs Køge Bugt til Vallensbæk (Køgebugtbanen), jfr. lov nr. 284 af 18. juni 1948.
- 2) En banelinje for elektriske tog fra Jægersborg til Lundtofte og Nærum (Lundtoftebanen) og de i denne anledning nødvendige arbejder vedrørende 3. og 4. spor på strækningen Gentofte—Lyngby, jfr. lov nr. 180 af 4. april 1951 og lov nr. 141 af 16. april 1947.
- 3) Ombygning af banen København L—Farum (Hareskovbanen) og anlæg af 2. spor i det omfang, det er nødvendigt for kørsel med elektriske tog, jfr. lov nr. 89 af 15. marts 1948.

§ 2. Udgifterne til de i § 1 nævnte anlæg bevilges på de årlige finanslove.

§ 3. Ministeren for offentlige arbejder nedsætter et udvalg bestående af en formand, 2 repræsentanter for Københavns kommune, 1 repræsentant for Frederiksberg kommune og 3 repræsentanter for statsbanerne til at udarbejde et skitseprojekt til anlæg af tunnelbaner for elektriske tog i Københavns og Frederiksberg kommuner.

Stk. 2. Ministeren nedsætter endvidere et udvalg, der skal søge gennemført de fornødne aftaler om finansieringen af de i

stk. 1 nævnte tunnelbaner og i fornødent omfang udarbejde lovforslag herom.

§ 4. Når det i § 3 omhandlede skitseprojekt til tunnelbaner foreligger, og når aftalerne om anlæggenes gennemførelse og finansiering er afsluttet og godkendt, kan ministeren for offentlige arbejder, om fornødent ved ekspropriation efter reglerne i forordning af 5. marts 1845, jfr. lov nr. 6 af 10. januar 1928, til ejendom eller brug erhverve eller begrænse rådigheden over privat eller offentlig ejendom, det være sig arealer, bygninger eller andre anlæg, begrænsede rettigheder over fast ejendom eller andet, når sådan erhvervelse eller begrænsning i rådigheden er fornøden af hensyn til projektets gennemførelse eller anlæggenes sikring.

Stk. 2. Såfremt der i tiden indtil endeligt skitseprojekt til tunnelbaner foreligger, eller inden aftalerne om projektets finansiering er endelig afsluttet, projekteres eller udføres bebyggelse eller andre anlæg og foranstaltninger, som af projekteringsudvalget, jfr. § 3, 1. stk., skønnes at ville vanskeliggøre eller fordyre den senere gennemførelse af tunnelbaneanlæggene, kan ministeren for offentlige arbejder endvidere efter udvalgets indstilling ved ekspropriation som i stk. 1 nævnt for statsbanerne foretage areal-erhvervelser m. v. eller pålægge rådighedsindskrænkninger, som måtte være påkrævede for at undgå sådan vanskeliggørelse eller fordyrelse.

§ 5. Beløbene til bestridelse af de i § 3 nævnte udvalgs arbejder, herunder udgifter til tekniske forundersøgelser og lign. samt udgifterne til de i § 4 omhandlede erhvervelser og foranstaltninger bevilges indtil videre på de årlige finanslove.

§ 6. Alle i forbindelse med de i nærværende lov omhandlede tunnelbaneanlæg udfærdigede dokumenter, udskrifter, attester m. v. fritages for stempel- og tinglysningsafgifter samt alle andre afgifter til det offentlige.

Bemærkninger til lovforslaget.

Ad § 1 og § 2.

I 1940 fremlagde statsbanerne et forslag til udbygning af det storkøbenhavnske S-banenet. Dette forslag omfattede bl. a. såvel anlæg af Køgebugtbanen og Lundtoftebanen som Hareskovbanens (den daværende Slangerupbanes) udstyr med 2. spor m. v. og elektrificering. Det var statsbanernes tanke, at man straks — med henblik på denne banes indføring i tunnel til Nørreport — skulle tage fat om arbejdet på den inderste del af Hareskovbanen, medens anlægget af Køgebugtbanen og Lundtoftebanen antoges at ligge noget ud i fremtiden.

Ved lov nr. 89 af 15. marts 1948 om statens overtagelse af Slangerupbanen blev der samtidig givet ministeren for offentlige arbejder bemyndigelse til at ekspropriere de for anlæg af Hareskovbanens 2. spor m. v. fornødne arealer, men da det endvidere viste sig, at udviklingen i bebyggelsen langs den fremtidige Køgebugtbane og Lundtoftebane var gået hurtigere, end man havde forudset i 1940, fandt man det hensigtsmæssigt at søge lovgivningsmagtens tilslutning til den fornødne ekspropriationsbemyndigelse også til disse anlæg, jfr. lov nr. 284 af 18. juni 1948 og lov nr. 180 af 4. april 1951.

Med hensyn til *Køgebugtbanen* ligger det herefter således, at der er foretaget besigtigelse for hele strækningen og i alt væsentligt eksproprieret de fornødne arealer gennem Københavns, Hvidovre, Glostrup (Avedøre), Brøndbyernes, Vallensbæk, Torslunde-Ishøj og Greve-Kildebrønne kommuner. Af det samlede jordarbejde, ca. 500 000 m³ indtil Vallensbæk, er der i de forløbne år uden 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 nødvendigt i teknisk henseende og

tillige mest økonomisk, såfremt visse bro- og dæmningsanlæg for den omhandlede bane blev udført i tilknytning til det dengang under udførelse værende anlæg af Helsingørvejen (Hørsholmvejen).

Der blev imidlertid kun givet bevilling til sådanne arbejder, som det af tekniske og økonomiske grunde fandtes nødvendigt at udføre samtidig med anlægget af Helsingørvejen. Denne bevilling på 1,9 mill. kr. omfattede nogle broer for bl. a. Klampenborgvej og Rævehøjvej samt en del jordarbejde, og der er til de nævnte arbejder af den givne bevilling medgået et beløb på ca. 1,5 mill. kr.

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 nuværende læreanstalt rummer ca. 2 500 studerende og lærere, og dette tal vil i løbet af få år stige til ca. 10 000, der alle vil blive henvist til Lundtoftekomplekset, men for den overvejende dels vedkommende må påregnes fremdeles at bo i København, hvor bl. a. kollegierne er beliggende. Dette kan forventes at give et antal rejser, der kompenserer rejseantallet svarende til den hidtil forudsatte boligbebyggelse på de til læreanstaltens udflytning nu medgående arealer og vil give en i trafikmæssig henseende gunstigere belægning i myldretiderne.

På baggrund heraf og efter henstilling fra undervisningsministeren og det førnævnte planlægningsudvalg søgte ministeren for offentlige arbejder med finansministeriets tilslutning i skrivelse af 12. maj 1959 finansudvalgets tiltrædelse af, at anlægget af Lundtoftebanen blev igangsat i finansåret 1959-60 på forventet efterbevilling, idet der af den resterende samlede anlægssum på ca. 25 mill. kr., som

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, tilsligter 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—Nærumbanen 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-togspor 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 kr.	Lundtoftebanen med tilsluttende anlæg mellem Gentofte og Lyngby kr.	Hareskovbanen fra København L station til Farum 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 tildelelse 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.

På baggrund af det i ovenstående bemærkninger anførte vil statsbanerne være sindet på forslag til tillægsbevillingslov for finansåret 1960-61, § 27.1.1. Statsbanerne, 2. b. Faste nyanlæg, at søge til hver af de tre omhandlede S-baneanlæg 1 mill. kr. til påbegyndelse af arbejdet med disse.

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

trafikkommission af 1. juli 1944, har der igennem de derefter forløbne år været ført orienterende forhandlinger mellem de pågældende tekniske instanser inden for statsbanerne og Københavns kommune om linjeføringen for et fremtidigt tunnelbanenet. Ved forhandlingerne er man i store træk kommet ind på følgende forslag:

- 1) En indføring af Hareskovbanen i tunnel langs Nørrebrogade til Nørreport station, under denne og videre i tunnel i en bue under Kgs. Nytorv, Højbro Plads og Rådhuspladsen til Hovedbanegården.
- 2) En indføring af Køgebugtbanen i tunnel langs Istedgade til Hovedbanegården, hvor den tilsluttes den under 1) nævnte tunnelbane.
- 3) En indføring af Ballerupbanen i tunnel under Frederiksberg station og videre i tunnel i en bue under H. C. Ørstedvej, Gl. Kongevej og Vesterbrogade til Hovedbanegården. Herfra forløber banen sammen med den under 1) nævnte bane til Højbro Plads, hvor den drejer fra og føres under havnen til Amager og langs Amagerbrogade og eventuelt videre ud til Kastrup lufthavn.

Ved dette skitsemæssige forslag er tilsigtet at give de omhandlede S-baner en så god og hensigtsmæssig indføring til bymidten som muligt. Nødvendigheden af en sådan udvidelse af tunnelbanenettet ud over den bestående Boulevardbane må søges i den omstændighed, at Storkøbenhavns befolkning (ca. 1,3 mill.), hvoraf allerede nu en væsentlig del (ca. 480 000) bor i omegnskommunerne, i de næste 25 år påregnes at stige med ca. 400 000, der så at sige udelukkende vil være henvist til at søge bolig i Københavns omegn. Da hovedparten af omegnsbefolkningen imidlertid har og fremtidig vil have sin beskæftigelse inde i København, vil befolkningstilvæksten medføre en forøgelse af det i forvejen voldsomme pres på de kollektive, radiale trafikmidler, først og fremmest S-banerne.

Det må meget stærkt understreges, at det er udelukket, at den nuværende Boulevardbane i det lange løb vil kunne optage en sådan forøgelse af trafikken. Der må derfor — såfremt det i det hele taget skal være muligt at tilgodese omegnsbefolkningens behov for kollektiv transport til og fra København ud i fremtiden — skaffes udvej for nye indføringer af S-banenettet til den indre by. Dette vil kun kunne ske ved anlæg af nye tunnelbaner.

Spørgsmålet om tunnelbaner i København må endvidere ses på baggrund af, at den stigende motorisering har bevirket, at trafikken på tilkørselsvejene til København og på det københavnske

gadenet i de senere år er steget voldsomt med deraf følgende vanskeligheder for afviklingen af såvel den kollektive som den individuelle overfladef trafik.

Da motoriseringen må antages fremdeles at gå frem, vil trafikvanskelighederne stige i det mindste i takt hermed. Allerede i dag er situationen alvorlig, og de foranstaltninger, man har truffet med hensyn til ensretning af trafik, parkeringsforbud m. v., kan kun betegnes som nødhjælp. Såfremt trafikken fra omegnen til København og trafikken i selve København i fremtiden skal kunne blive afviklet på tilfredsstillende vis, vil det være nødvendigt, at der sker en afgørende aflastning af gadenettet, og dette kan ske ved i tilslutning til S-banenettet at bringe de omhandlede tunnelbaneanlæg til udførelse.

Man er klar over, at der til supplerung af tunnelbaneanlæggene må ske en vis udbygning af det nuværende primærgadenet, hovedsageligt beliggende i det nuværende gadeniveau og med lysregulerede og kanaliserede kryds, men udgifterne til disse anlæg vil blive væsentligt mindre, end hvis man ville forsøge at afvikle den københavnske trafik ved først og fremmest at udbygge anlæggene for den individuelt betonede trafik og se bort fra anlæg af tunnelbaner. I så fald ville det være nødvendigt at udbygge primærgadenettet som et net af regulerede motorgader, d. v. s. facadeløse med midteradskillelse og uden niveauskæringer m. v., ligesom der da måtte påregnes tilvejebragt meget omfattende og pladskrævende parkeringsanlæg.

I henhold til en af det økonomiske sekretariat i 1959 udarbejdet rapport om økonomiske problemer ved Storkøbenhavns trafikudvikling vil udgifterne til en fuldstændig udbygning af S-banenettet (inklusive de i § 1 omhandlede anlæg) og anlæg af tunnelbanerne samt en supplerende udbygning af det nuværende gadenet være af samme størrelsesorden, ca. 1,5 milliard kr., som udgifterne til en individuelt betonet, gennemgribende udbygning af trafiknettet med motorgader m. v. Herved må imidlertid tillige tages i betragtning, at tunnelbaner er langt mindre pladskrævende end motorgader med parkeringsanlæg og efter udførelsen tillader udnyttelse af den ovenover tunnelbanen liggende grund i gadehøjde.

Det må imidlertid rent bortset fra spørgsmålet om anlægsudgifternes størrelse betvivles, om en énsidig udbygning af et trafiksystem, bestemt for individuelt betonede trafikmidler, vil kunne tilgodese en tilfredsstillende trafikafvikling, ligesom man vel i samfundsøkonomisk henseende må lægge vægt på også at udbygge det kollektive trafikapparat.

Til støtte for denne opfattelse tjener endvidere en i førnævnte rapport under visse forudsætninger

opstillet beregning over totalomkostningerne pr. år ved afviklingen af maksimaltimetraffikken gennem „Søgaderingen“ ved overvejende kollektiv eller overvejende individuel udbygning af trafikapparatet, idet det af denne beregning fremgår, at de årlige totalomkostninger ved den kollektive udbygning skønnes at ville udgøre ca. 60 mill. kr. og ved den individuelle ca. 86 mill. kr.

De i § 1 omhandlede S-baneanlæg vil som ovenfor nævnt antagelig kunne være fuldført i løbet af 6-8 år, og det må anses for nødvendigt, at man senest til dette tidspunkt, men helst væsentligt tidligere, kan gå i gang med de egentlige tunnelbaneanlæg i Københavns og Frederiksberg kommuner.

Det foreslås derfor i § 3, stk. 1, at der nedsættes et udvalg, der skal udarbejde et skitseprojekt til sådanne anlæg, og at udvalget foruden en formand kommer til at bestå af repræsentanter for Københavns og Frederiksberg kommuner og for statsbanerne som anlægsmyndighed.

Da det endvidere må være en forudsætning for gennemførelsen af det af dette udvalg udarbejdede projekt, at man forinden har fået fastlagt, hvorledes finansieringen skal ske, foreslås det i § 3, stk. 2, at der efter ministeren for offentlige arbejders bestemmelse nedsættes et udvalg, der skal søge gennemført de fornødne aftaler mellem staten og vedkommende kommuner om finansieringen. Udvalget tænkes sammensat af en af ministeren for offentlige arbejder udpeget formand, et antal medlemmer udpeget af folketinget samt af repræsentanter for ministeriet for offentlige arbejder, finansministeriet, Københavns og Frederiksberg kommuner, omegnskommunerne og Københavns amt.

Det forudsættes herved, at projekteringsudvalget fremmer arbejdet således, at dets forslag i hovedtrækkene kan lægges til grund for finansieringsplanen.

I § 4, stk. 1, gives der ministeren for offentlige arbejder bemyndigelse til foretagelse af sædvanlige ekspropriationer, når endeligt skitseprojekt foreligger, og aftalerne om anlæggenes gennemførelse og finansiering er afsluttet og godkendt.

Under hensyn til den i disse år stedfindende

byggevirksomhed i København, omfattende bl. a. store bekostelige forretningsejendomme, vil det imidlertid være ønskeligt, at der allerede nu skaffes lovhjælp for gennem ekspropriation at hindre et sådant byggeri, eventuelt i større eller mindre omfang at få ændret dettes udformning i de tilfælde, hvor et byggeri kan påregnes at ville lægge en senere gennemførelse af tunnelbaneanlæggene hindringer i vejen eller at fordyre denne. Man har hidtil ingen hjemmel haft hertil, idet statsbanerne kun har kunnet henstille til en bygherre, der vil bygge på et sted, hvor der måtte regnes med mulighed for et tunnelbaneanlæg, at der ved byggeriets udformning så vidt muligt tagés hensyn hertil. Denne fremgangsmåde har imidlertid ikke kunnet strække til og er ikke tilfredsstillende. Tunnelbaneanlæggene vil på længere sigt blive samfundsøkonomisk urimeligt fordyret og i teknisk henseende forringet og vanskeliggjort, såfremt der ikke nu gives bemyndigelse til at forhindre eller ændre et af hensyn til tunnelbanernes anlæg uønsket byggeri.

Det er derfor i § 4, stk. 2, foreslået, at ministeren, når projekteringsudvalget afgiver indstilling derom, allerede inden endeligt projekt foreligger, eller inden aftalerne om projektets finansiering er endelig afsluttet, ved ekspropriation skal kunne lade foretage sådanne areal- eller bygningserhvervelser eller pålægge rådighedsindskrænkninger, som tjener til at undgå vanskeliggørelse eller fordyrelse af tunnelbaneanlæggene. Projekteringsudvalget tænkes derfor ikke ophævet, før der er truffet endelige aftaler om finansieringen.

Ad § 5.

Da det gennem fremsættelsen af nærværende lovforslag er staten, som har taget initiativet til en videreførelse af arbejdet med tunnelbaneanlæggene, har man fundet det naturligt, at staten — i hvert fald forskudsvis afholder udgifterne til ekspropriationerne m. v. over de årlige finanslove, men det forudsættes, at spørgsmålet om disse udgifters endelige afholdelse også indgår i overvejelserne i det udvalg, der skal beskæftige sig med finansieringen af tunnelbaneanlæggene.