

## Forslag

til

### Lov om anlæg og drift af tunnelbaner i København, Frederiksberg og Tårnby kommuner.

Fremsat den 6. oktober 1965 af *ministeren for offentlige arbejder*.

**§ 1.** Ministeren for offentlige arbejder bemyndiges til at bringe anlæg af nedenævnte tunnelbaner og S-baner m. v. til udførelse i København, Frederiksberg og Tårnby kommuner:

- 1) Indføring af Køgebugtbanen i tunnel under Vesterbro via Københavns Hovedbanegård og Højbro til Kongens Nytorv.
- 2) Videreføring af den under nr. 1 nævnte tunnelbane til
  - a) Nørreport station, under denne og derfra langs Nørrebrogade til Nørrebro station til forbindelse med Hareskovbanen.
  - b) Østerport station, under denne og langs Østerbrogade til forbindelse med S-banerne nordfra.
- 3) Indføring af Ballerupbanen i tunnel under Frederiksberg via Københavns Hovedbanegård og Højbro til forbindelse med en bane langs Amagerbrogade med retning mod Københavns lufthavn.
- 4) En Vestamagerbane, som udgår fra den under nr. 3 nævnte bane ved Christianshavns Torv.
- 5) En Brønshøjbane, som udgår fra den under nr. 2 a) nævnte bane ved Nørrebro station via Brønshøj til Husum.
- 6) De i forbindelse med etableringen af en S-baneringlinje Københavns Hovedbanegård-Svanemøllen-Nørrebro-Valby-Københavns Hovedbanegård fornødne supplerende baneanlæg, herunder 3.-4. spor mellem Lersøen godsstation og Grøndal.

*Stk. 2.* De i stk. 1 nævnte tunnelbaner tilsluttes det storkøbenhavnske S-banenet.

**§ 2.** Anlægget af den i § 1, stk. 1, nr. 1, nævnte strækning skal påbegyndes senest i finansåret 1967-68.

*Stk. 2.* Tidspunktet for gennemførelsen af de øvrige i § 1, stk. 1, nævnte strækninger fastsættes ved særlig lov.

**§ 3.** Såfremt der projekteres eller udføres bebyggelse eller andre anlæg og foranstaltninger, som må antages at ville vanskeliggøre eller væsentlig fordyre en gennemførelse af de i § 1, stk. 1, nr. 2-6, nævnte baneanlæg, kan ministeren for offentlige arbejder erhverve de arealer m. v., der er nødvendige til anlæggenes gennemførelse og træffe de anlægsmæssige foranstaltninger, som er nødvendige for at undgå den senere vanskeliggørelse eller fordyrelse af anlæggene.

*Stk. 2.* Arealerhvervelse m. v. efter stk. 1 kan om fornødent ske ved ekspropriation efter reglerne i lov nr. 186 af 4. juni 1964 om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom.

**§ 4.** Udgifterne til de i § 1, stk. 1, omhandlede baneanlæg afholdes af statskassen, jfr. dog stk. 2.

*Stk. 2.* Til anlæggenes gennemførelse ydes årligt af København og Frederiksberg kommuner samt vedkommende kommuner i København og Roskilde amtsråds kredse og Fre-

deriksborg amt et tilskud på 25 pct. af de samlede årlige anlægsudgifter.

*Stk. 3.* Ministeren for offentlige arbejder nedsætter et udvalg, bestående af en formand samt 6 andre medlemmer, af hvilke 2 beskikkes som repræsentanter for Københavns kommune, 1 for Frederiksberg kommune og 3 for kommunerne i Københavns og Roskilde amtsråds kredse samt Frederiksborg amt. I dette udvalg skal hvert år inden 1. december søges opnået enighed om, hvilke kommuner, der — ud over København og Frederiksberg kommuner — i det følgende finansår skal deltage i det i stk. 2 nævnte tilskud, og hvilke beløb, der skal opkræves hos hver af kommunerne ved udgangen af det pågældende finansår.

*Stk. 4.* Ministeren for offentlige arbejder nedsætter endvidere et udvalg, bestående af en formand, der skal være højesteretsdommer, og 2 andre medlemmer, som udpeges af henholdsvis indenrigsministeren og ministeren for offentlige arbejder. Udvalget skal i mangel af enighed i det i stk. 3 omhandlede udvalg — efter forhandling med dette — træffe afgørelsen af, hvilke kommuner der i det pågældende finansår skal yde tilskud og størrelsen af de enkelte kommuners tilskud.

**§ 5.** Tunnelbanerne drives af statsbanerne.  
*Stk. 2.* Tunnelkonstruktionen og de i forbindelse med nyanlægget tilvejebragte spor, kørelednings-, sikrings- og stationsanlæg stilles vederlagsfrit til statsbanernes rådighed.

**§ 6.** Ministeren for offentlige arbejder nedsætter et udvalg, bestående af en formand og af repræsentanter for ministeriet for offentlige arbejder samt København, Frederiksberg og Tårnby kommuner. Beskikkelsen af de kommunale repræsentanter sker efter forhandling med de pågældende kommuner.

*Stk. 2.* Udvalget skal træffe de fornødne aftaler af teknisk og økonomisk art vedrørende koordinationen mellem anlæggene af de i § 1, stk. 1, omhandlede baner og de i forbindelse hermed nødvendige kommunale foranstaltninger samt anlægsarbejder, der forestås af ovennævnte kommuner og har en naturlig sammenhæng med baneanlæggene.

**§ 7.** Dokumenter, udskrifter og attester m. v., som udfærdiges i forbindelse med anlæg, der er omfattet af denne lov, fritages for stempel- og tinglysningsafgifter til det offentlige.

### *Bemærkninger til lovforslaget.*

#### *Ad § 1.*

I henhold til lov nr. 145 af 17. maj 1961, § 3, stk. 1, nedsatte ministeren for offentlige arbejder i oktober 1961 et projekteringsudvalg (Tunnelbaneudvalg I) med repræsentanter fra statsbanerne og de tekniske instanser i København, Frederiksberg og Tårnby kommuner.

I dette udvalgs betænkning, der blev offentliggjort i januar 1965, er fremsat det i § 1, stk. 1, omhandlede forslag til et tunnelbanenet, og der henvises i det hele til betænkningen, hvor det omhandlede forslag skitse-mæssigt er vist med rødt på fig. 12 og 13. Forslaget, hvorom der i udvalget har været fuld enighed mellem statsbanerne og de nævnte kommuners repræsentanter, forudsætter ligesom tidligere forslag — udarbejdet af såvel statsbanerne som Københavns kommune, herunder det i kommunens Generalplan af 1954 indgående

forslag — at tunnelbanenettet tilsluttes det stor-københavnske S-banenet. Dette forekommer da også naturligt, allerede når lenses til, at et af hovedsynspunkterne i forbindelse med overvejelserne om tunnelbaner i København er det, at tunnelbanerne bl. a. skal tjene til en nødvendig aflastning af det af S-togene benyttede dobbeltspor i Boulevardbanen. Dette dobbeltspors kapacitet på hele strækningen Dybbølsbro-Svanemøllen må, selv om der foretages en udbygning af de sikringsmæssige anlæg, og selv om man ved en elektrificering af Nordbanen fra Holte til Hillerød opnår den køreplanmæssige fordel kun at have S-tog på dette dobbeltspor, alligevel forudses efter tilkomsten af S-banerne fra Køgebugt, Lundtofte og Farum at være fuldt udnyttet omkring 1975-80.

Der må derfor senest til dette tidspunkt være tilvejebragt en aflastning af Boulevardbanen, og dette

kan kun ske ved, at der allerede til dette tidspunkt er foretaget en vis udbygning af det foreslåede tunnelbanenet.

Men hertil kommer den store betydning, som tunnelbanerne vil få for en imødegåelse af færdselspresset på radialvejene til København, hvilket synspunkt er kommet meget stærkt frem bl. a. i en af Hovedstadskommunernes Samråds Trafikudvalg i 1961 afgivet betænkning om „Hovedretningslinierne for den mest hensigtsmæssige afvikling af den kollektive overfladef trafik i hovedstadsområdet“.

Anlægsudgifterne for en fuld udbygning af det af Tunnelbaneudvalg I foreslåede tunnelbanenet er på basis af 1962-priser anslået til 1,5 milliard kr., men det er påregnet, at nettet i årene indtil 1990 kan være blevet udbygget i et afrundet og ydedygtigt omfang, svarende til en overslagsmæssig anlægssum for faste anlæg på ca. 1 milliard kr. og for rullende materiel på 120-160 mill. kr.

Denne ca. 25-årige anlægsperiode vil svare til en gennemsnitlig årlig investering på 40-50 mill. kr., hvilket af Tunnelbaneudvalg I er anset for en nøgtern vurdering, men en kortere arbejdsperiode vil være mulig, såfremt de nødvendige bevillinger kan opnås, og hvis arbejdskraft — teknisk som manuel — er til rådighed.

#### Ad § 2.

Det er foreslået, at 1. etape af tunnelbaneanlæggene skal være Køgebugtbanens indføring i tunnel under Vesterbro via Hovedbanegården og Højbro til Kongens Nytorv. Lovforslaget er herved ganske på linje med synspunkterne hos Tunnelbaneudvalg I, der i sin betænkning på basis af trafikale overvejelser er kommet til det resultat, at det vil blive trafikken vestfra, som først vil belaste Boulevardbanen op til dens beregnede kapacitet.

Det må fremhæves, at der ikke ved bestemmelsen om at lade denne strækning være 1. etape i udbygningen af tunnelbanenettet er foregrebet noget med hensyn til en senere afgørelse af, hvilken eller hvilke af de øvrige planlagte tunnelbanestrækninger det af trafikmæssige eller byplanmæssige grunde herefter vil være rigtigst at bringe til udførelse. Tunnelbaneudvalg I har indgående overvejet spørgsmålet og har peget på tre muligheder for en fortsættelse af den fastlagte 1. etape. To af mulighederne er de i lovforslaget under § 1, nr. 2 a) og 2 b), nævnte videreføring, passerende Nørreport station og langs Nørrebrogade til forbindelse med Hareskovbanen, henholdsvis passerende Østerport station og langs Østerbrogade til forbindelse med S-banerne nord fra, og som en tredje mulighed er

der peget på tunnelbanestrækningen ud på Amager. Medens de to første muligheder straks giver en forbindelse mellem banerne vest fra og én henholdsvis flere af banerne nord fra og derigennem direkte aflaster Boulevardbanen, må baggrunden for den tredje mulighed være den forventede store udbygning af boligkvarterer på Amager. Det har været Tunnelbaneudvalg I's opfattelse, at det ikke på nuværende tidspunkt vil være nødvendigt at tage stilling til de anførte etapemuligheder, men at en stillingtagen kan og bør udskydes, indtil forholdene — når 1. etape er i gang — med større sikkerhed kan overskues. Det samme gælder i øvrigt Ballerupbanens indføring gennem Frederiksberg til Hovedbanegården, idet Ballerupbanens trafiktal ved den sidste trafiktælling i efteråret 1964 viste en meget stærk stigning. I Tunnelbaneudvalg II har de kommunale repræsentanter ment allerede på nuværende tidspunkt at kunne gå ind for den under § 1, nr. 2b), nævnte Østerbrogade-etape. Det vil i øvrigt være muligt samtidig at gå i gang med mere end én af de nævnte etapemuligheder afhængig af, hvilke bevillinger, der vil blive givet, og hvilken teknisk og manuel arbejdskraft der måtte være til rådighed. I lovforslaget har man holdt sig til det af Tunnelbaneudvalg I fremførte synspunkt, hvorefter der ikke på nuværende tidspunkt tages stilling til de efter 1. etape følgende etaper, idet man har ment, at afgørelse herom bør træffes af folketinget, og at ministeren for offentlige arbejder fremsætter herpå sigtende lovforslag.

#### Ad § 3.

Ved lov nr. 145 af 17. maj 1961, § 4, blev der givet ministeren for offentlige arbejder muligheder for ad ekspropriationsmæssig vej at forhindre gennemførelse af bebyggelse eller andre anlæg og foranstaltninger, som af Tunnelbaneudvalg I skønnedes at ville vanskeliggøre eller væsentlig fordyre en senere gennemførelse af tunnelbaneanlæg, og de pågældende ekspropriationsbestemmelser er foreslået videreført i en noget ændret form. Herved er bl. a. taget i betragtning, at Tunnelbaneudvalg I i henhold til § 4 i lov nr. 145 af 17. maj 1961 forudsættes at ophøre med sin virksomhed ved nærværende lovforslags vedtagelse.

Der blev i et enkelt tilfælde foretaget ekspropriation af en ejendom på basis af de omhandlede ekspropriationsbestemmelser, medens man andre steder ved forhandling med de pågældende bygherrer har opnået at få disse til ved det pågældende byggeris udformning at tage de fornødne konstruktive hensyn til den senere tunnelbane. Ud fra økonomiske helhedsbetragtninger vil det imidlertid ofte i

sådanne tilfælde være rigtigst at kunne gå et skridt videre således, at der straks i forbindelse med en nybygning, der berøres af tunnelbanernes linjeføring, tilvejebringes et stykke af selve tunnelkonstruktionen eller træffes andre anlægsmæssige foranstaltninger, der vil være hensigtsmæssige for en tilpasning af nybygningen og tunnelbanen, og der er derfor også medtaget en bestemmelse herom.

#### Ad § 4.

I henhold til fornævnte lovs § 3, stk. 2, nedsatte ministeren for offentlige arbejder i oktober 1961 endvidere et udvalg (Tunnelbaneudvalg II), der skulle søge gennemført de fornødne aftaler om finansieringen af tunnelbanerne. Det fremgik af motiverne til lovbestemmelsen, at der med de nævnte finansieringsaftaler sigtedes til aftaler mellem staten og vedkommende kommuner.

Dette udvalg, hvortil der blev udpeget repræsentanter fra folketinget, ministeriet for offentlige arbejder, finansministeriet, København og Frederiksberg kommuner, omegnskommunerne og Københavns amtsrådsreds, har til ministeren afgivet en beretning, hvoraf fremgår, at det ikke lykkedes i udvalget at komme til enighed om, hvor stor en del af udgifterne staten på den ene side og de pågældende kommuner på den anden side skulle afholde. Der har imidlertid i udvalget været enighed om nødvendigheden af at søge de foreliggende tunnelbaneplaner gennemført, men kommunerne indtog under forhandlingerne det principale standpunkt, at anlæg og drift af tunnelbanerne måtte være en ren statsopgave, medens statens repræsentanter på den anden side var enige om, at der ikke burde blive tale om, at staten skulle dække samtlige udgifter ved anlægget af tunnelbanerne, hvorved bemærkes, jfr. bemærkningerne til § 5, at en forudsætning under drøftelserne var, at tunnelbanerne skulle drives af statsbanerne uden noget driftstilskud fra kommunerne, men med deraf følgende ret for statsbanerne (staten) til at fastsætte taksterne.

Under forhandlingerne tilbød de kommunale repræsentanter dog at anbefale de respektive kommunalbestyrelser at tiltræde, at kommunerne udreder 15 pct. af anlægsudgifterne for selve tunnelkonstruktionen, medens statens repræsentanter stod fast på et ønske om 25 pct. — og for en enkelt vedkommende 30 pct. — i tilskud til anlægsudgifterne, for såvel tunnelkonstruktionen som spor-, kørelednings-, sikrings- og stationsanlæg, altså samtlige faste anlæg.

Der er ikke i udvalget taget stilling til, hvorledes den kommunale andel af investeringsudgifterne vil være at fordele på de i betragtning kommende kommuner, heller ikke hvilke kommuner, der skal komme i betragtning, samt om kredsen af kommuner og om de enkelte kommunales bidragsprocenter burde ligge fast, eller om der burde kunne ske ændringer heri på grundlag af den senere udvikling.

Når forhandlingerne i udvalget således har været resultatløse i den forstand, at der ikke er opnået enighed om et forslag, må det tilkomme folketinget at træffe bestemmelse om den kommunale medvirken og om byrdefordelingen mellem kommunerne. I lovforslaget er kommunernes tilskud til anlægsudgifterne for samtlige faste anlæg sat til 25 pct., som vil blive opkrævet ved statsbanernes foranstaltning. Med hensyn til byrdefordelingen ville det efter udvalgets opfattelse være rimeligt, om der under en eller anden form kunne gives kommunernes lejlighed til, om de måtte ønske det, at udtale sig, og med henblik herpå er foreslået nedsat det i stk. 3 omhandlede udvalg med kommunale repræsentanter.

#### Ad § 5.

De anførte bestemmelser om, at tunnelkonstruktionen og de i forbindelse med nyanlægget tilvejebragte spor-, kørelednings-, sikrings- og stationsanlæg stilles vederlagsfrit til rådighed for statsbanerne, som derfor over deres driftsbudget kun skal afskrive og forrente udgifterne til rullende materiel og senere investeringer til fornyelse m. v. af faste anlæg, er i overensstemmelse med det af statens repræsentanter i Tunnelbaneudvalg II indtagne standpunkt, som det fremgår af den til ministeren for offentlige arbejder fra udvalget afgivne beretning, medens Tunnelbaneudvalg I, som ved afgivelsen af sin betænkning ikke var bekendt med de afsluttende forhandlinger i Tunnelbaneudvalg II, har regnet med, at kun selve tunnelkonstruktionen blev stillet vederlagsfrit til rådighed.

I Tunnelbaneudvalg I's betænkning er — baseret på to forskellige antagelser om befolkningsudviklingen i det storkøbenhavnske område — opstillet to såkaldte modeller for den forventede trafiktilstrømning til City i spidstimen i 1990, jfr. bemærkningerne til § 1.

Et driftsbudget, opstillet af Tunnelbaneudvalg I for dette tidspunkt, (baseret på prisniveau 1962 og det samtidige takstniveau) udviser følgende regnskabsmæssige resultat for statsbanernes drift af tunnelbanerne:

	Model I	Model II
Driftsindtægter . . . . .	24,3 mill. kr.	33,5 mill. kr.
Driftsudgifter . . . . .	20,3 —	25,0 —
Driftsoverskud . . . . .	4,0 mill. kr.	8,5 mill. kr.
Afskrivning og forrentning:		
	mill. kr.	mill. kr.
1) spor-, kørelednings-, sikrings- og stations- anlæg . . . . .	7,0	7,0
2) rullende materiel . . .	7,0	9,4
	14,0	16,4
Regnskabsmæssigt resultat . . . . .	÷ 10,0	÷ 7,9

Der vil således fremkomme et regnskabsmæssigt underskud på henholdsvis 10,0 og 7,9 mill. kr., såfremt statsbanerne foruden det rullende materiel også skal afskrive og forrente spor-, kørelednings-, sikrings- og stationsanlæg. Hvis statsbanerne — som antaget af Tunnelbaneudvalg II og forudsat i lovforslaget — kun skal afskrive og forrente rullende materiel, bliver der — indtil nye investeringer i faste anlæg skal afskrives og forrentes — kun tale om et underskud på henholdsvis 3,0 og 0,9 mill. kr.

De udgifter til afskrivning og forretning, som i henhold til ovenstående er statsbanerne uvedkom-

mende, vil blive søgt bevilget ad finanslovens § 30.II.J., Balancekontoen.

#### Ad § 6.

Tunnelbanernes gennemførelse vil mange steder kræve et nøje samspil med kommunale interesser som f. eks. ændringer af ledninger, saneringer af bydele, tilvejebringelse af nye bydele eller gade-gennembrud m. v.

For at få en koordination af tunnelbaneanlæggene med sådanne kommunale interesser foreslås det, at ministeren nedsætter et udvalg med en formand samt repræsentanter for ministeriet for offentlige arbejder og de af tunnelbanerne anlægsmæssigt berørte kommuner, hvorved forudsættes, at kommunernes repræsentanter bemyndiges til at træffe de fornødne aftaler såvel af teknisk som økonomisk art med statsbanerne om de omhandlede spørgsmål, idet det af hensyn til tunnelbaneanlæggenes fremme vil være nødvendigt, at sådanne aftaler kan træffes inden for udvalgets ramme.

#### Ad § 7.

Den omhandlede bestemmelse er en videreførelse af den tilsvarende bestemmelse i § 6 i lov nr. 145 af 17. maj 1961, men er indskrænket i forhold hertil, jfr. § 30 i lov nr. 186 af 4. juni 1964 om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom.