

Betænkning

over forslag til lov om anlæg og drift af tunnelbaner i Københavns, Frederiksberg og Tårnby kommuner.

(Afgivet af udvalget den 17. maj 1967).

Udvalget har i 8 møder fortsat den af de tilsvarende folketingsudvalg i folketingsårene 1964-65 og 1965-66 påbegyndte behandling af forslaget. Udvalget har haft samråd med ministeren for offentlige arbejder, der ligeledes skriftligt har besvaret en række af udvalget stillede spørgsmål.

Et *flertal* (udvalget med undtagelse af venstres medlemmer) er enig om at gennemføre den i forslagets § 1, stk. 1, nr. 1, nævnte citylinje, dog således at denne videreføres til Østerport station.

Udvalget har indgående drøftet den foreslåede citylinje.

Flertallet er af den opfattelse, at en tunnelbane fra Enghave station ad Istedgade til Hovedbanegården ikke er nødvendig på nuværende tidspunkt. Man har derfor med ministeren for offentlige arbejders tilslutning stillet nedenstående ændringsforslag (nr. 3), hvorefter lovforslagets § 1, stk. 1, ændres til kun at omfatte „en bane i tunnel fra Dybbølsbro station og via Københavns Hovedbanegård og Højbro til.....“

Ved det reducerede forslag opnås på en ret simpel måde mulighed for at få alternerende drift på Boulevardbanen og Citybanen for tog fra alle S-banerne vestfra.

Udvalget overlader til teknikerne at tage stilling til, om linjeføringen med mindst udgift og arbejde kan føres ind under Tivoli eller ad Vesterbrogade.

Udvalget har diskuteret Citylinjens fortsættelse fra Kongens Nytorv til Østerport station. Flertallet mener, at denne videreførelse må sluttes sammen med den foreslåede 1. etape, således at der med det samme skabes en direkte forbindelse mellem de vestfra og de nordfra kommende S-baner.

Man går herved ud fra, at 1. etape bliver åbnet stykkevis, efterhånden som strækningerne bliver færdige.

Flertallet har derfor med ministeren for offentlige arbejders tilslutning ved ovennævnte ændringsforslag foreslået følgende 1. etape:

„En bane i tunnel fra Dybbølsbro station via Københavns Hovedbanegård, Højbro og Kongens Nytorv til Østerport station.“ Da besparelsen i anlægsudgiften ved i stedet for tunnelen fra Enghave til Hovedbanegården at udføre en tunnel fra Dybbølsbro station skønnes at udgøre ca. 80 mill. kr., og da ekstraudgifterne ved at videreføre 1. etape fra Kongens Nytorv til Østerport skønnes at være 60 mill. kr., vil den her foreslåede 1. etape være ca. 20 mill. kr. billigere end ministeren for offentlige arbejders forslag til 1. etape.

Da udvalget endnu ikke har afsluttet overvejelserne angående de øvrige linjer, har man med tilslutning fra ministeren for offentlige arbejder affattet ændringsforslaget, hvorefter de øvrige i § 1, stk. 1, nævnte linjer foreløbigt udskydes af forslaget. Det er flertallets hensigt at fortsætte arbejdet i udvalget med overvejelser angående de øvrige linjer med henblik på at opnå en sådan afklaring, at man ved folketingsårets slutning i en beretning eventuelt kan opfordre ministeren for offentlige arbejder til senere at fremsætte forslag vedrørende andre dele af tunnelbanenettet. Flertallet vil dog allerede nu gerne fremhæve den meget store betydning, som en bane til Amager har, og håber, at de endnu uafklarede problemer i forbindelse med udviklingen på Amager, en mulig kommende udvikling på Vestamager, placeringen af en kommende storlufthavn

og Øresundsbro vil nå til en snarlig afklaring, sådan at man vil kunne nå til en principbeslutning om at bygge en tunnelbane til Amager.

Flertallet skal derfor under henvisning til forannævnte grund og med hjemmel i forretningsordenens § 7, stk. 6, indstille til tinget, at udvalget vedbliver at bestå indtil samlingens slutning.

I betænkning om Københavns universitets udbygning (451/1967 s. 94) er det oplyst, at statsbanerne nu regner med, at Køgebugtbanen vil kunne åbnes i 1971-72, Farumbanen i 1975-76 og Lundtoftebanen i 1978-79. I 1961 ventede man under behandlingen af lovforslaget om udbygningen af det storkøbenhavnske S-banenet, at alle 3 banestrækninger kunne gøres færdige i løbet af 6-8 år. Der er således tale om, at anlægstiden forøges til mere end det dobbelte.

Udvalget betragter S-banen og Citylinjen som en enhed. En tilfredsstillende S-banetjening af hovedstadens yderområder, hvor de fleste rejsende er bosat, er en forudsætning for at få en rimelig udnyttelse og nyttevirkning af de investeringskrævende tunnelbanestrækninger. Udvalget henstiller derfor til ministeren for offentlige arbejder, at alle kræfter sættes ind på at fremme færdiggørelsen af de igangværende S-baneanlæg efter de retningslinjer, som statsbanerne redegjorde for i sit notat til folketingsudvalget i maj 1965 angående prioriteringen af de i henhold til lov nr. 145 af 17. maj 1961 under anlæg værende S-baner, således at man indfrier de forventninger, der skabtes som følge af 1961-loven. Udvalget anbefaler, at folketinget forøger sine bevillinger på de kommende årlige finanslove, så at disse anlægsarbejder kan blive udført i et væsentlig hurtigere tempo.

I tillid til S-baneloven har en række kommuner sat en kraftig byudvikling i gang. Derfor bør de planlagte S-baneforlængelser til Roskilde og Køge i det mindste bringes til udførelse til Høje-Tåstrup og Hundige til betjening af de store centerdannelser, der må forudses som konsekvens af den gældende overordnede plan for Københavns-egnen, 1. etapeplanen, og i overensstemmelse med den planlægning, der foregår i henhold til Køge Bugt-loven. Det vil derfor i høj grad være ønskeligt, om igangsættelsen

af citystrækningen koordineres med de besluttede S-banestrækninger og færdiggøres på en sådan måde, at størst mulig nyttevirkning opnås.

Hvis man fremover skal undgå forsinkelser, der som ved 1961-lovens S-baner fører til en fordobling af anlægstiden, må man skaffe sig et sådant overblik, at man kender størrelsen af de bevillinger, der står til rådighed for de enkelte områder. Udvalget skal derfor henstille til ministeren for offentlige arbejder, at den bebudede ajourføring af betænkningen om de store trafikinvesteringer ikke blot resulterer i en oversigt over de trafik anlæg, man håber at kunne udføre i en 15 eller 20 års periode, men at der denne gang bliver tale om et realistisk programforslag, ved at de forudsatte trafikinvesteringer er set i forhold til de forventede samlede bevillinger i perioden.

Udvalget skal endvidere henstille til ministeren, at eventuel fremsættelse af lovforslag om en ny tunnelbanestrækning ledsages af en trafikøkonomisk beregning af strækningens nyttevirkning. Det ville gøre stillingtagen til forslaget lettere.

Flertallet er endvidere enig om at opfordre ministeren til at genoptage forhandlingerne med de storkøbenhavnske kommuner og statsbanerne om oprettelse af et storkøbenhavnsk trafikskelskab.

Herefter indstiller et *flertal* (udvalget med undtagelse af venstres medlemmer) lovforslaget til vedtagelse med nedenstående af flertallet med ministeren for offentlige arbejders tilslutning stillede ændringsforslag.

Et *mindretal* (venstres medlemmer af udvalget) kan ikke gå ind for det af ministeren oprindeligt stillede forslag om et omfattende tunnelbanesystem og kan som følge heraf heller ikke tiltræde flertallets forslag om at begynde med en Citylinje, der blot er en del af det oprindelige forslag og kun motiveret som en del heraf.

Det oprindelige forslag er baseret på en 30 år gammel opfattelse af, hvilken udvikling af byen der må anses for ønskelig.

Det har som grundidé, at den væsentligste trafik i det storkøbenhavnske område skal være trafik til og fra det nuværende City.

Det strider derfor mod de byplanmæssige og trafikale synspunkter, der i øvrigt lægges

til grund for de forskellige københavnske planer.

I den periode, der er gået, siden forslaget blev fremsat, har det gang på gang vist sig, at der ikke var nogen samlet plan, der tog hensyn til både trafikale og byplanmæssige forhold.

Placeringen af Københavns fremtidige lufthavn, forbindelsen til Sverige samt spørgsmålet om Sydhavnens lukning er eksempler herpå. Afgørelserne herom bliver ikke alene bestemmende for forholdene på Amager og for, hvor forbindelserne mellem Amager og Sjælland skal gå. De kan væsentligt ændre hele trafikbilledet i og omkring København og er derfor forudsætninger for, at en samlet plan kan opstilles.

Alt taler for det ønskelige i en udvikling af nye befolkningsmæssige og erhvervsmæssige områder rundt om København og taler imod en stigende koncentration i området mellem Rådhuspladsen og Kongens Nytorv.

Konsekvensen heraf er, at de københavnske bybaner først og fremmest bør etableres som en indre ringlinje, følgende den nuværende bybane, en ydre ringlinje, når tiden hertil er inde, og etablering af forbindelser til Amager.

Udførelsen af en tunnelbane tæt ved den nuværende boulevardbane og tværs igennem den indre by vil føre til det modsatte af, hvad der ellers opstilles som et mål for storbyens udvikling.

Allerede vedtagelsen af flertallets forslag vil medføre betydelige stigninger af priserne på grunde og ejendomme i den indre by. I det lange løb vil det blive umuligt at hindre, at det nuværende bybillede ændres, og at der vil ske en større koncentration og overbebyggelse i City til stor skade for æstetiske og kulturelle værdier.

En sådan udvikling vil ikke kunne standses, når Citylinjen er udført og de økonomiske konsekvenser viser sig.

Tilvæksten i centrum er også en forudsætning for det påståede behov for en tunnelbane gennem City. Det har været påstået, at bygningen af en tunnelbane gennem City vil skaffe bedre plads for overfladetrafikken. Al erfaring viser, at dette ikke er rigtigt, idet nye trafikmuligheder vil blive mere end beslægtet af den ovenfor nævnte uønskede og uhensigtsmæssige udvikling af City.

Det hævdes endvidere, at Citylinjen er en

nødvendig aflastning af boulevardbanen. Dette er der rejst tvivl om fra sagkyndig side. Hertil kommer, at den belastning af boulevardbanen, flertallet regner med, netop forudsætter det samlede tunnelbaneforslag med tunneler under Vesterbrogade, Nørrebrogade, Østerbrogade og Christianshavn.

Der er endnu store muligheder for at forøge boulevardbanens kapacitet. En fast forbindelse mellem København og Malmø og en tunnelbaneforbindelse fra Ballerup via Frederiksberg og Rådhuspladsen til Amager vil formindske presset på boulevardbanen. Spørgsmålet om behovet for en aflastning af denne ligger derfor et godt stykke ude i fremtiden.

Ud over at planerne hviler på en forældet tankegang allerede i dag, må det også påpeges, at de vil være endnu mere forældede i år 2000.

Uanset alle forsikringer fra flertallets side føler mindretallet sig overbevist om, at der hverken økonomisk eller politisk bliver mulighed for en hurtig bygning af et samlet tunnelbanenet. De allerede vedtagne S-baner skal først udføres, Amagerforbindelserne vil presse sig frem i første række, og trafikbehovet i ringlinjerne vil også kræve deres del af de midler, der kan blive til rådighed.

En påbegyndelse af det samlede anlæg ved at begynde med en Citylinje vil derfor betyde, at København i de næste 30 år vil komme til at lide under betydelige ulemper og skader fra opgravninger og fra tunnelarbejder for derefter at konstatere, at det hele var forgæves.

Forslaget er ikke tiltrådt af de kommuner, der efter lovforslaget skal bidrage til udgifterne. Den tidligere enighed mellem staten og de berørte kommuner fremkom som et teknisk kompromis, der også præger forslagets enkeltheder. Kommunerne har ikke taget stilling efter, at alle de nye oplysninger er kommet frem, og kommunerne har ikke erklæret sig villige til at betale 25 pct. af anlægsudgifterne.

Selv om det oprindelige samlede forslag efterhånden skulle blive gennemført, vil det blive en løbende underskudsforretning, som måske end ikke kan bære sine almindelige driftsudgifter og i hvert fald ikke forrente en investering, der til sin tid vil løbe op i adskillige milliarder kroner.

Mindretallet mener, at det er rimeligt, at de mest aktuelle storkøbenhavnske trafikproblemer løses ved statens medvirken, og at det er nødvendigt snarest at komme i gang.

Mindretallet stiller derfor følgende forslag:

Den eksisterende bybane København H-Svanemøllen - Hellerup - Nørrebro - Vanløse - Valby - København H ændres og udbygges til en egentlig ringlinje, der kan trafikeres med S-tog med meget korte intervaller. Dette kan gøres ved at etablere en forbindelse fra Svanemøllen over Lyngbyvej til Nørrebro Station og ved at bygge det såkaldte Vestkryds i Vanløse samt ved forbedringer af banens tekniske udstyr.

Der skaffes større plads på boulevardbanen, ved at S-togene fra Ballerup føres via Vanløse Station og Frederiksberg Station i tunnel til Rådhuspladsen med retning mod Amager.

Når de særlige forhold på Amager er afklaret, fortsættes denne bane i S-togslinjer på Amager.

Der opnås herved, at City bliver omgivet af en række bybanestationer, formentlig foruden Østerport, Nørreport, Vesterport også ved Rådhuspladsen og Vester Voldgade.

Endvidere opnås, at underføringen under havnen kan lægges syd for den permanente havn. Man undgår herved at krydse havnen under store dybder.

Mindretallet henviser i øvrigt til bemærkningerne til mindretallets ændringsforslag (nr. 2) til § 1.

Mindretallet er af den opfattelse, at diskussionen om de københavnske tunnelbaner og adskillige andre aktuelle begivenheder har afsløret de uheldige følger af, at der ikke findes en samlet planlægning for det storkøbenhavnske område, og af, at mange væsentlige spørgsmål hidtil er behandlet hver for sig eller har været kastebold for modstridende interesser.

Årsagen hertil er blandt andet, at der ikke for længst er etableret et storkøbenhavnsk trafikskelskab, der foruden at varetage administration og drift af storbyens kollektive trafik også kan planlægge nye trafik anlæg.

Kun herigennem kan folketinget få en uafhængig rådgivning, der ligesom folketinget selv bærer arbejdet med de forskellige muligheder ud fra et helhedssynspunkt. Den hidtidige rådgivning har snarere haft karakter

af en interesseafvejning mellem forskellige uafhængige myndigheder.

Derfor stiller mindretallet sit ændringsforslag (nr. 10) til § 5. Vedtagelsen af dette forslag vil gøre det muligt for trafikministeren at udskille den del af jernbanevæsenet, som bør indgå i et storkøbenhavnsk trafikskelskab.

Der kan herefter træffes aftale med kommunerne om, hvorledes deres kollektive trafikmidler kan indgå i et egentligt københavnsk trafikskelskab, som mindretallet gerne ser kommer til at omfatte hele nærtrafikken.

Ændringsforslag.

Af et *flertal* (udvalget med undtagelse af Guldberg, Enggaard, Holmberg og Per Møller), tiltrådt af *ministeren for offentlige arbejder*:

Til lovforslagets titel.

1) Titlen ændres til:

„Forslag til lov om anlæg og drift af en tunnelbane i Københavns kommune.“

Af et *mindretal* (Guldberg, Enggaard, Holmberg og Per Møller):

Til § 1.

2) Paragraffen affattes således:

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

- 1) 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.
- 2) Indføring af Ballerupbanen i tunnel under Frederiksberg via Rådhuspladsen og Vester Voldgade med retning mod Amager med tilslutning til det storkøbenhavnske S-banenet.“

Af *flertallet* under nr. 1, tiltrådt af *ministeren for offentlige arbejder*:

3) Stk. 1 affattes således:

„Stk. 1. Ministeren for offentlige arbejder bemyndiges til at bringe nedennævnte

baneanlæg til udførelse i Københavns kommune:

En bane i tunnel fra Dybbølsbro station via Københavns Hovedbanegård, Højbro og Kongens Nytorv til Østerport station.“

4) Stk. 2 affattes således:

„Stk. 2. Den i stk. 1 nævnte tunnelbane tilsluttes det storkøbenhavnske S-banenet.“

Af mindretallet under nr. 2:

Til § 2.

5) Paragraffen affattes således:

„§ 2. Anlægget af de i § 1 nævnte strækninger påbegyndes senest i finansåret 1970-71.“

Af flertallet under nr. 1, tiltrådt af ministeren for offentlige arbejder:

6) Paragraffen affattes således:

„§ 2. Anlægget af tunnelbanen skal påbegyndes senest i finansåret 1968-69.“

Af udvalget, tiltrådt af ministeren for offentlige arbejder:

Til § 3.

7) Paragraffen udgår.

Af flertallet under nr. 1, tiltrådt af ministeren for offentlige arbejder:

Til § 4.

8) Stk. 1 affattes således:

„Stk. 1. Udgifterne til tunnelbanen afholdes af statskassen, jfr. dog stk. 2.“

9) I stk. 2 ændres ordet „anlæggenes“ til „anlæggets“.

Af mindretallet under nr. 2:

Til § 5.

10) Paragraffen affattes således:

„§ 5. Ministeren for offentlige arbejder bemyndiges til at etablere et særligt trafikselskab til varetagelse af administration, drift og planlægning af den storkøbenhavnske by- og nærbanetrafik, hvis nærmere afgrænsning fastsættes efter forhandling med statsbanerne.“

Af flertallet under nr. 1, tiltrådt af ministeren for offentlige arbejder:

11) I stk. 1 ændres ordet „Tunnelbanerne“ til: „Tunnelbanen“.

Af mindretallet under nr. 2:

Til § 6.

12) Paragraffen udgår.

Af flertallet under nr. 1, tiltrådt af ministeren for offentlige arbejder:

13) I stk. 1, 1. punktum, ændres ordene „København, Frederiksberg og Tårnby kommuner“ til: „Københavns kommune“. I stk. 1, 2. punktum, ændres ordene „de pågældende kommuner“ til: „kommunen“.

14) I stk. 2 ændres ordene „anlæggene af de i § 1, stk. 1, omhandlede baner“ til: „anlægget af tunnelbanen“, ordene „ovennævnte kommuner“ til: „Københavns kommune“ samt ordet „baneanlæggene“ til: „baneanlægget“.

Bemærkninger

Til nr. 1, 3, 4, 6, 7, 8, 9, 13 og 14.

Der henvises til flertallets udtalelser i teksten.

Til nr. 2.

De under 1) og 2) nævnte strækninger hænger meget nøje sammen og må derfor udføres i den rækkefølge, der teknisk og økonomisk er mest hensigtsmæssig.

Nr. 2 forudsætter, at der, så snart der — gennem beslutninger om lufthavnens fremtidige placering, Øresundsforbindelsen og Sydhavnens lukning — er tilvejebragt de nødvendige forudsætninger, fremsættes forslag om placering af S-banen på Amager.

Til nr. 5.

Det må anses for urealistisk at regne med, at der kan blive plads på investeringsbudgetterne til at påbegynde anlæggene tidligere.

Mindretallet har forudsat, at den allerede vedtagne indføring af Køgebugtbanen gennemføres først.

Til nr. 10.

Der lægges vægt på, at det foreslåede storkøbenhavnske trafikselskab også får til opgave at planlægge fremtidige banelinjer, således at de kan indgå naturligt i de samlede københavnske trafik anlæg. Dette indebærer også, at selskabet får til opgave at

stille forslag om de senere udbygninger, som udviklingen efterhånden kan gøre nødvendige.

Til nr. 12.

Forslaget er en konsekvens af ændringsforslag nr. 10.

Ove Hansen.	Gorrsen.	Lis Groes.	Erhard Jakobsen.	Lindberg, formand.
Helge Nielsen.	Børge Schmidt.		Guldberg.	Enggaard.
Holmberg.	Per Møller.		Stæhr Johansen.	Fanger.
Gottschalck-Hansen.	Arne Larsen, næstformand.		Kampp.	Else-Merete Ross.