

## 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-

banen skønnes til ca. 85 mio. kr. (prisniveau april 1974), hvortil kommer udgifter til rullende materiel.

Forudsætningerne for banens anlæg er imidlertid nu væsentligt ændret, idet der bl. a. er opført kollegier i områder, der ligger nær læreanstalten. En vurdering af Lundtoftebanen baseret på de faktiske bosætnings-, beskæftigelses- og trafikforhold og på de foreliggende oplysninger om oplandets fremtidige befolkningsudvikling m. v. sammenholdt med de betydelige omkostninger til baneanlæggets fuldførelse giver alt i alt efter ministeriets opfattelse som resultat, at baneanlægget nu bør opgives.

Spørgsmålet om, hvad der skal ske med de arealer og anlæg, der er medgået til banen, forudsættes optaget til forhandling mellem DSB og de kommunale myndigheder. Forhandlingsresultatet vil blive forelagt finansudvalget til godkendelse.

Det i 1961-lovens § 3, stk. 1 nævnte udvalg, kaldet Tunnelbaneudvalg I, afgav den 5. 10. 1964 betænkning indeholdende det i paragraffen omhandlede skitseforslag til tunnelbaner i København. Det pågældende tunnelbaneforslag dannede grundlag for et — første gang i folketingsåret 1964-65 — fremsat lovforslag om anlæg og drift af tunnelbaner i Københavns, Frederiksberg og Tårnby kommuner. Folketingets behandling heraf resulterede i vedtagelse af lov nr. 233 af 3. juni 1967 om anlæg af den såkaldte Citybane.

Det i 1961-lovens § 3, stk. 2 nævnte udvalg, kaldet Tunnelbaneudvalg II, afgav den 2. 2. 1965 til ministeren for offentlige arbejder en redegørelse om resultatet af udvalgets arbejde. I redegørelsen anføres, at det ikke var lykkedes udvalget at nå til enighed om fordelingen mellem staten og vedkommende kommuner af udgifterne til finansieringen af tunnelbaneanlæg.

Medens Tunnelbaneudvalg II med afgivelsen af ovennævnte redegørelse afsluttede sit arbejde, er arbejdet i Tunnelbaneudvalg I blevet fortsat. I april 1970 afgav dette udvalg således til ministeren for offentlige arbejder en redegørelse om de ændringer i linieføringen for andre af de af udvalget foreslåede tunnelbaner, som vedtagelsen af Citybaneloven kunne give anledning til. Yderligere har Tunnelbaneudvalg I i september 1972 til ministeren for offentlige arbejder afgivet en redegørelse vedrørende eventuelle alternativer til Citybanen. De to sidstnævnte redegørelser er af ministeren videregivet til folketingets udvalg om offentlige arbejder, der imidlertid ikke har taget stilling til de deri anførte forhold.

Sideløbende med udarbejdelsen af ovennævnte betænkning og redegørelser har Tunnelbaneudvalg

I foretaget behandling af de i lovens § 4 omhandlede bygge- og anlægssager, der hidtil har medført ekspropriation af 4 ejendomme.

3 af disse ejendomme er beliggende på Christianshavn og er erhvervet til sikring af anlægget af en foreslået tunnelbane fra Nørrebro via Christianshavn til Vestmager.

Den 4. ejendom, der er beliggende ved Frederiksberg station, er erhvervet til sikring af anlægget af en foreslået tunnelbane fra Frederiksberg til City.

Samtlige ejendomme er erhvervet for DSBs regning. De samlede ekspropriationsudgifter har andraget godt 2 mio. kr. Ejendomsadministrationen varetages af DSB. Driften af ejendommene, der i det væsentlige tjener beboelsesformål, udviser et ikke ubetydeligt underskud.

Udvalget modtager fortsat enkelte forespørgsler vedr. bygge- og anlægssager i relation til de foreslåede tunnelbaner. Under indtryk af den herskende usikkerhed med hensyn til tunnelbaneanlæg har udvalget imidlertid i den seneste tid anlagt den praksis „efter omstændighederne“ at tillade de pågældende byggerier og anlæg uden hensyntagen til de foreliggende tunnelbaneplaner.

Det foreliggende kompleks af forslag til tunnelbaner m. v. er baseret på de byplan- og trafikudviklingsmæssige forhold, der var gældende frem til 1950'erne, dvs. en fortsat stigende befolkningsmængde og beskæftigelsesaktivitet samt trafikefterspørgsel i de indre og ældre bydele af regionen.

Siden da er udviklingen imidlertid gået i retning af en stagnation eller en tilbagegang på de nævnte områder.

Regionplanen fra 1973 peger da også på, at det samlede etageareal i de centrale bydele ikke bør forøges, og at det nuværende antal boliger skal tilstræbes opretholdt om nødvendigt på bekostning af erhvervsetagearealet.

De udviklingstendenser, der er konstateret i de senere år, og som i øvrigt er nærmere beskrevet bl. a. i DSB's rapport af maj 1973 om „S- og T-baneudbygningen i hovedstadsregionen 1973-1988“, må således forudses videreført med det resultat, at trafikefterspørgslen i de omhandlede dele af regionen vil blive mindsket. Ministeriet er derfor af den opfattelse, at spørgsmålet om anlæg af tunnelbaner i København, det vil sige tunnelbaner til Amager, Gladsaxebanen og Frederiksbergbanen bør stilles i bero indtil videre.

En skrinlægning af tunnelbaneplanerne i det ovenfor skitserede omfang vil medføre en reduktion i eller udskydelse ind til videre af investeringer af størrelsesordenen 4.000 mio. kr. i en årrække.

I stedet for bør der satses på en hurtig udbygning af nærtrafikbanerne i byvækstområderne i de ydre dele af regionen.

Med hensyn til Amager kan der ganske vist blive tale om en anden udviklingstendens end i den øvrige del af regionen. En evt. realisering af planer om udbygning eller flytning af lufthavnen i Kastrup, om en byudvikling på Vestamager og om en fast Øresundsforbindelse mellem Amager og Sverige må forventes at øge trafik efterspørgslen og dermed stille krav om en udbygning af trafikforbindelserne mellem Amager og Sjælland.

En vurdering af det mulige trafikunderlag for henholdsvis en Østamagerbane og en Vestamagerbane viser imidlertid, at begge baner synes at få ret beskedne trafikmængder set i relation til de meget omfattende investeringer, som disse baneanlæg vil kræve.

Den lave kollektive andel af trafikken i forbindel-

se med Amager i forhold til trafikken i søsnittet peger dog på, at den kollektive trafikstandard til og fra Amager bør forbedres, og mulighederne for at forbedre den kollektive overfladef trafik bør derfor overvejes.

Ud fra de foran anførte synspunkter, må den i 1961-lovens § 4 hjemlede ekspropriationsbemyndigelse anses for at have udtømt sin levekraft, og de resterende arbejdsopgaver for Tunnelbaneudvalg I vil i så fald bortfalde. I overensstemmelse hermed er lovens §§ 3, 4 og 5 foreslået ophævet.

De til tunnelbaneanlæggene erhvervede aktiver i form af de foran omtalte eksproprierede ejendomme forudsættes i givet fald afhændet af DSB — såvel under hensyn til usikkerheden om det formål, hvortil de er erhvervet, som til de betydelige omkostninger, der er forbundet med deres drift, og som belaster DSBs regnskab.