

## Forslag

til

### Lov om ophævelse af lov om anlæg og drift af en tunnelbane i Københavns kommune.

Fremsat den 12. april 1977 af *ministeren for offentlige arbejder*.

Lov nr. 233 af 3. juni 1967 om anlæg og drift af en tunnelbane i Københavns kommune ophæves.

#### *Bemærkninger til lovforslaget.*

Den omhandlede lov om Citybanen blev vedtaget i 1967 som resultat af en langvarig behandling i folketinget af „Forslag til lov om anlæg og drift af tunnelbaner i København, Frederiksberg og Tårnby kommuner“.

Der var det dobbelte sigte med loven, at Citybanen skulle tjene såvel til en bedre banebetjening af City som til en aflastning af Boulevardbanens S-togsspor.

For så vidt angår spørgsmålet om den bedre banebetjening af cityområdet rejste der sig i folketinget fra forskellig side tvivl om berettigelsen heraf, idet der var en begyndende erkendelse af, at det trafikale grundlag for Citybanen, hvortil anlægsudgifterne i dag skønnes at ville udgøre ca. 900 mio. kr., allerede på daværende tidspunkt var ved at blive svækket som følge af stagnation og tilbagegang i befolkningsmængde og erhvervsaktivitet i de indre byområder, herunder i City.

De seneste års by- og trafikudvikling har forstærket og bekræftet denne erkendelse, som understreges bl.a. af de oplysninger, der er givet i DSBs rapport af maj 1973 om „S- og T-baneudbygningen i hovedstadsregionen 1973-1988“.

Det fremgår af denne, at der i perioden 1960-70

i de to centralkommuner er sket en nedgang i antallet af arbejdspladser på ca. 50.000. Alene i cityområdet er antallet af arbejdspladser i den nævnte periode faldet med ca. 20.000 svarende til et fald fra ca. 25 pct. til ca. 19 pct. af samtlige arbejdspladser i regionen, og denne udvikling er fortsat siden.

Den tidligere forudsatte kraftige stigning i Boulevardbanetrafikken, som ville have krævet en kapacitetsudvidelse ved det påregnede anlæg af Citybanen, må herefter antages ikke at komme på tale.

Det strækningssikringsanlæg — det såkaldte HKT-anlæg — der om kort tid tages i brug bl.a. på Boulevardbanens S-togsspor, synes at sikre den tilstrækkelige kapacitet på S-togssporene i en årrække, hvorved en aflastning — som i så fald kan tilvejebringes væsentligt billigere end Citybanen f. eks. ved anlæg af to yderligere spor i Boulevardbanen — først bliver aktuel på et langt senere tidspunkt.

Alt taget i betragtning finder man det rigtigst, at Citybaneloven nu ophæves. Til anlægget er der hidtil forbrugt ca. 15 mio. kr. (incl. 25 pct. kommunalt tilskud), der alene er medgået til dækning af udgifter til projektering og forundersøgelser. Der er ikke foretaget erhvervelser af arealer eller bygninger til anlægget.