

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