

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.