

kan kun ske ved, at der allerede til dette tidspunkt er foretaget en vis udbygning af det foreslåede tunnelbanenet.

Men hertil kommer den store betydning, som tunnelbanerne vil få for en imødegåelse af færdselspresset på radialvejene til København, hvilket synspunkt er kommet meget stærkt frem bl. a. i en af Hovedstadskommunernes Samråds Trafikudvalg i 1961 afgivet betænkning om „Hovedretningslinierne for den mest hensigtsmæssige afvikling af den kollektive overfladetrafik i hovedstadsområdet“.

Anlægsudgifterne for en fuld udbygning af det af Tunnelbaneudvalg I foreslåede tunnelbanenet er på basis af 1962-priser anslået til 1,5 milliard kr., men det er påregnet, at nettet i årene indtil 1990 kan være blevet udbygget i et afrundet og ydedygtigt omfang, svarende til en overslagsmæssig anlægssum for faste anlæg på ca. 1 milliard kr. og for rullende materiel på 120-160 mill. kr.

Denne ca. 25-årige anlægsperiode vil svare til en gennemsnitlig årlig investering på 40-50 mill. kr., hvilket af Tunnelbaneudvalg I er anset for en nøgtern vurdering, men en kortere arbejdsperiode vil være mulig, såfremt de nødvendige bevillinger kan opnås, og hvis arbejdskraft — teknisk som manuel — er til rådighed.

#### Ad § 2.

Det er foreslået, at 1. etape af tunnelbaneanlæggene skal være Køgebugtbanens indføring i tunnel under Vesterbro via Hovedbanegården og Højbro til Kongens Nytorv. Lovforslaget er herved ganske på linje med synspunkterne hos Tunnelbaneudvalg I, der i sin betænkning på basis af trafikale overvejelser er kommet til det resultat, at det vil blive trafikken vestfra, som først vil belaste Boulevardbanen op til dens beregnede kapacitet.

Det må fremhæves, at der ikke ved bestemmelsen om at lade denne strækning være 1. etape i udbygningen af tunnelbanenettet er foregrebet noget med hensyn til en senere afgørelse af, hvilken eller hvilke af de øvrige planlagte tunnelbanestrækninger det af trafikmæssige eller byplanmæssige grunde herefter vil være rigtigst at bringe til udførelse. Tunnelbaneudvalg I har indgående overvejet spørgsmålet og har peget på tre muligheder for en fortsættelse af den fastlagte 1. etape. To af mulighederne er de i lovforslaget under § 1, nr. 2 a) og 2 b), nævnte videreføring, passerende Nørreport station og langs Nørrebrogade til forbindelse med Hareskovbanen, henholdsvis passerende Østerport station og langs Østerbrogade til forbindelse med S-banerne nord fra, og som en tredje mulighed er

der peget på tunnelbanestrækningen ud på Amager. Medens de to første muligheder straks giver en forbindelse mellem banerne vest fra og én henholdsvis flere af banerne nord fra og derigennem direkte aflaster Boulevardbanen, må baggrunden for den tredje mulighed være den forventede store udbygning af boligkvarterer på Amager. Det har været Tunnelbaneudvalg I's opfattelse, at det ikke på nuværende tidspunkt vil være nødvendigt at tage stilling til de anførte etapemuligheder, men at en stillingtagen kan og bør udskydes, indtil forholdene — når 1. etape er i gang — med større sikkerhed kan overskues. Det samme gælder i øvrigt Ballerupbanens indføring gennem Frederiksberg til Hovedbanegården, idet Ballerupbanens trafiktal ved den sidste trafiktælling i efteråret 1964 viste en meget stærk stigning. I Tunnelbaneudvalg II har de kommunale repræsentanter ment allerede på nuværende tidspunkt at kunne gå ind for den under § 1, nr. 2b), nævnte Østerbrogade-etape. Det vil i øvrigt være muligt samtidig at gå i gang med mere end én af de nævnte etapemuligheder afhængig af, hvilke bevillinger, der vil blive givet, og hvilken teknisk og manuel arbejdskraft der måtte være til rådighed. I lovforslaget har man holdt sig til det af Tunnelbaneudvalg I fremførte synspunkt, hvorefter der ikke på nuværende tidspunkt tages stilling til de efter 1. etape følgende etaper, idet man har ment, at afgørelse herom bør træffes af folketinget, og at ministeren for offentlige arbejder fremsætter herpå sigtende lovforslag.

#### Ad § 3.

Ved lov nr. 145 af 17. maj 1961, § 4, blev der givet ministeren for offentlige arbejder muligheder for ad ekspropriationsmæssig vej at forhindre gennemførelse af bebyggelse eller andre anlæg og foranstaltninger, som af Tunnelbaneudvalg I skønnedes at ville vanskeliggøre eller væsentlig fordyre en senere gennemførelse af tunnelbaneanlæg, og de pågældende ekspropriationsbestemmelser er foreslået videreført i en noget ændret form. Herved er bl. a. taget i betragtning, at Tunnelbaneudvalg I i henhold til § 4 i lov nr. 145 af 17. maj 1961 forudsættes at ophøre med sin virksomhed ved nærværende lovforslags vedtagelse.

Der blev i et enkelt tilfælde foretaget ekspropriation af en ejendom på basis af de omhandlede ekspropriationsbestemmelser, medens man andre steder ved forhandling med de pågældende bygherrer har opnået at få disse til ved det pågældende byggeris udformning at tage de fornødne konstruktive hensyn til den senere tunnelbane. Ud fra økonomiske helhedsbetragtninger vil det imidlertid ofte i