

50, R.T. for 1949—50, tillæg A., sp. 2423—24, R.T. for 1950—51, tillæg A., sp. 2395—96, R.T. for 1951—52, sp. 2397—98, R.T. for 1952—53, sp. 2377—80, samt F.T. for 1953—54, sp. 2365—68.

Til anlæggets gennemførelse ydes i henhold til lov nr. 28 af 1. februar 1930 (vejkrydsloven) et tilskud på 2 900 000 kr.

Statsbanerne betaler herefter . . . . .	15 220 000 kr.
---	----------------

I dette beløb er indbefattet et tilskud på ca. 500 000 kr. fra Odense kommune, hvilket tilskud påregnes ført til indtægt under § 30 I. A. 1. A.

Indtil udgangen af finansåret 1953—54 er forbrugt	8 000 000 -
	7 220 000 kr.

På grund af de siden udarbejdelsen af forslaget til finanslov for finansåret 1954—55 skete prisstigninger på materialer og arbejds løn kan restudgifterne ikke sættes lavere end . . . . .

7 580 000 kr.

Heraf forventes i finansåret 1954—55 forbrugt . . .	2 300 000 -
---	-------------

Rest . . .	5 280 000 kr.
------------	---------------

Heraf antages 1 500 000 kr. at komme til udgift i 1955—56.

5. *Forundersøgelser for bybanelinier i København* . . . . . 200 000 kr.

Anslået samlet udgift (finanslovforslag 1954—55).	400 000 kr.
---	-------------

Jfr. bilag nr. 214 til liste over ændringsforslag til 3. behandling af forslag til finanslov for 1946—47, blad nr. 165, side 161—63, R.T. for 1945—46, sp. 3742, R.T. for 1946—47, sp. 1783—84, R.T. for 1947—48, tillæg A., sp. 2363—66, R.T. for 1948—49, tillæg A., sp. 2351—52, R.T. for 1949—50, tillæg A., sp. 2425—26, R.T. for 1950—51, tillæg A., sp. 2397—98, R.T. for 1951—52, sp. 2399—2400, R.T. for 1952—53, sp. 2379—82, samt F.T. for 1953—54, sp. 2367—68.

Heraf er indtil udgangen af finansåret 1953—54 forbrugt . . . . .	355 000 -
---	-----------

Rest . . .	45 000 kr.
------------	------------

Det vil imidlertid være nødvendigt nu at påbegynde yderligere undersøgelser og projekteringsarbejder, idet den første nye tunnelbane — Nørrebro—Sundbylinien — ellers ikke vil kunne blive færdig til 1965, hvilket den københavnske trafikkommission af 1944 har lagt megen vægt på.

Idet der nu er enighed mellem Københavns kommunes teknikere og statsbanerne om, at den nævnte tunnelbanelinie i store træk bør følge Nørrebrogadelinien, er der ligeledes enighed om, at de yderligere projekteringer, der er nødvendige for at fastslå denne delstræknings endelige beliggenhed samt dennes detailprojektering nu bør påbegyndes.