

I stedet for bør der sættes på en hurtig udbygning af nærtrafikbanerne i byvækstområderne i de ydre dele af regionen.

Med hensyn til Amager kan der ganske vist blive tale om en anden udviklingstendens end i den øvrige del af regionen. En evt. realisering af planer om udbygning eller flytning af lufthavnen i Kastrup, om en byudvikling på Vestamager og om en fast Øresundsforbindelse mellem Amager og Sverige må forventes at øge trafik efterspørgslen og dermed stille krav om en udbygning af trafikforbindelserne mellem Amager og Sjælland.

En vurdering af det mulige trafikunderlag for henholdsvis en Østamagerbane og en Vestamagerbane viser imidlertid, at begge baner synes at få ret beskedne trafikmængder set i relation til de meget omfattende investeringer, som disse baneanlæg vil kræve.

Den lave kollektive andel af trafikken i forbindel-

se med Amager i forhold til trafikken i søsnittet peger dog på, at den kollektive trafikstandard til og fra Amager bør forbedres, og mulighederne for at forbedre den kollektive overfladef trafik bør derfor overvejes.

Ud fra de foran anførte synspunkter, må den i 1961-lovens § 4 hjemlede ekspropriationsbemyndigelse anses for at have udtømt sin levekraft, og de resterende arbejdsopgaver for Tunnelbaneudvalg I vil i så fald bortfalde. I overensstemmelse hermed er lovens §§ 3, 4 og 5 foreslået ophævet.

De til tunnelbaneanlæggene erhvervede aktiver i form af de foran omtalte eksproprierede ejendomme forudsættes i givet fald afhændet af DSB — såvel under hensyn til usikkerheden om det formål, hvortil de er erhvervet, som til de betydelige omkostninger, der er forbundet med deres drift, og som belaster DSBs regnskab.