

[Heising.]

opfattelse, at trafikrådet skulle købe de eksisterende trafik anlæg, men det er der jo ikke tale om, ej heller er der i forslaget tale om, at staten skal delagtiggøres i de daglige driftsudgifter og være med til at dække underskud på den egentlige trafikmæssige drift. Men hvad betyder da dette foreslåede byrdefordelingsforhold på 60 pct. for staten og 40 pct. for kommunerne? Rent umiddelbart ville mange måske mene, at det betyder, at medens staten i øjeblikket ikke er med i udgiftsbilledet, skulle staten pludselig til at betale 60 pct. af områdets trafikudgifter og kommunerne slippe tilsvarende billigere; men sådan forholder det sig jo slet ikke. Jeg har ikke mulighed for at gå i enkeltheder, men jeg vil dog nævne, at hvis man ser på de eksisterende trafikvirksomheder og forrentningen og afskrivningen af deres nuværende aktiver, må man antage, at staten efter lovforslaget vil slippe billigere end nu, medens kommunerne samlet skal betale mere. Det ligger i, at kommunerne ganske vist fremover kun skal bidrage med en vis andel af forrentning og afskrivning vedrørende deres nuværende anlæg, men samtidig skal bidrage med samme procentvise andel til S-banernes forrentning og afskrivning.

Howdan billedet vil blive fremover, kan vi ikke nøje overse i dag, fordi det dels vil afhænge af investeringernes størrelse, dels af investeringernes art. Der må man ikke glemme, at medens investeringer i S-banerne hidtil helt har været statens sag, skulle efter forslaget kommunerne fremover også ind i billedet vedrørende S-banerne. Dette spørgsmål om byrdefordelingen vil det være naturligt at se nærmere på ved den videre behandling af lovforslaget, og jeg har til hensigt senere at stille forslag om, at det henvises til behandling i et udvalg; men mit parti giver altså tilsagn om vilje til positiv indsats ved den videre behandling, som der dog næppe vil være mulighed for at afslutte i indeværende folketingsår.

Efter disse ordførerbetragtninger vil jeg gerne fremsætte nogle bemærkninger, som står for min egen regning, men som baggrund dog har visse overvejelser inden for Københavns kommune.

Først og fremmest vil jeg gerne have sagt, at det er med meget stor betænkelighed, at

man i København har set lovforslagets ændring af byrdefordelingsforholdet i forhold til samfærdselskommissionens forslag og indstilling. Det er fejlagtigt at tro, hvad jeg om et øjeblik skal sige nogle ord om, at forslaget vil medføre en væsentlig lettelse af de forpligtelser, der økonomisk hviler og vil komme til at hvile på København i forbindelse med Københavns trafikapparat. Derfor har Københavns kommune i sin tid tilkendegivet over for kommissionen — og det samme er meget stærkt gjort gældende af de andre kommuner i området — at 25 pct. som kommunernes andel i investeringspuljen måtte være grænsen for deres økonomiske bæreevne. En ændring af fordelingsforholdet må derfor gøre de pågældende kommuner forbeholdne i deres stilling til forslaget. Den højtærede minister har i sine bemærkninger til lovforslaget imødeset denne indvending, og han imødegår den ved at sige, at man kan afbøde virkningerne af den ændrede byrdefordeling ved at strække investeringsopgaverne efter deltagerens økonomiske bæreevne, og det kan naturligvis ubestrideligt gøres. Kommunernes samlede økonomiske indsats set over en årrække ville ikke blive mindre, men altså blot strække sig over et længere årsmål. Men at afbøde virkningerne for kommunerne af forhøjelsen af deres egen andel fra 25 pct. til 40 pct. vil så temmelig svare til, at det 15 års investeringsprogram, der har været talt om, måtte blive et 25 års program, og så bliver spørgsmålet unægtelig, om ikke selv den strengt nødvendige udbygning af trafiklinjerne forsinkes helt urimeligt.

Dernæst vil jeg gerne udtrykke håbet om, at folketinget vil forstå, at lovforslagets virkninger vil være særlig indgribende over for København, som — stadig efter lovforslaget — skulle afgive hele sit trafikapparat til trafikrådet. Det drejer sig om en trafikvirksomhed af betydelig kapacitet, idet Københavns sporveje befordrer 180 millioner passagerer årlig, og det drejer sig om aktiver af meget stor betydning for Københavns befolkning, aktiver, der alene er tilvejebragt ved Københavns egen indsats. Københavns kommune er ligesom de øvrige kommuner i det område, der berøres af lovforslaget, på et vist tidspunkt blevet orienteret om samfærdselskommissionens