

[Niels Andersen.]

en mere individuel befordring, som igen stiller øgede krav til udbygning af veje og gader.

Imidlertid har driftsunderskuddet på de kollektive trafikmidler hidtil i særlig grad påhvilet København og enkelte andre af hovedstadsområdet kommuner. En udbygning af den kollektive trafik i København vil imidlertid i forreste række dreje sig om bybanenettet, som hidtil har sorteret under statsbanerne; en sådan udbygning vil altså kræve betydelige investeringer fra statens side, og en udbygning af motorgaderne til gennemgående trafik vil formentlig belaste staten gennem vejfonden. Antagelig ud fra disse omstændigheder har man fra samfærdselskommissionens side regnet med, at staten skulle betale 75 pct. af den investeringspulje, der skal tilvejebringes for at føre trafikplanen igennem. I lovforslaget er denne tilskudsprocent reduceret til 60, medens de 40 pct. skal udredes af de deltagende kommuner.

Der rejser sig således betydelige spørgsmål i forbindelse med dette lovforslag, også spørgsmål af ret uoverskuelig økonomisk karakter.

For det første er der problemet med S-banerne, som er det rent fundamentale i trafiknettets udbygning. Skal statsbanerne give afkald på disse baner, som rent økonomisk viser et pænt driftsresultat i sammenligning med statsbanernes øvrige anlæg? Hvis vi ser bort fra den tanke, at S-banerne skal ind under trafikrådets myndighed, er det naturligvis forsvarligt for statsbanerne at udbygge S-banerne i den udstrækning, det er forretningsmæssig forsvarligt. Det kan ingen have noget imod. Men når disse S-baner i økonomisk henseende skal kobles sammen med de øvrige trafikmidler inden for det storkøbenhavnske område og staten samtidig skal betale 60 pct. af den investeringspulje, der skal tilvejebringes, så bliver det ikke alene et spørgsmål, der vedrører det storkøbenhavnske område, men et spørgsmål, der vedrører alle borgere i landet. Betyder S-banernes udskillelse fra aktiverne i statsbanernes samlede regnskab, at statsbanernes underskud bliver større, vil det være en yderligere belastning for hele landets befolkning, og under disse

omstændigheder melder det spørgsmål sig, om en koordinering og udbygning af det storkøbenhavnske trafikområde kan betragtes som en statsopgave, som hele landets befolkning skal være med til at betale. De stærke trafikale ønsker fra andre egne af landet må så betragtes som fuldt ud lige så berettigede. Der er f. eks. her i det høje ting fremført ønske om et dobbeltspor ned gennem Sønderjylland for statsbanernes vedkommende; en udbygning af vejnettet i hele Vestjylland presser stærkere og stærkere på, og mange flere ønsker kan fremføres.

Når sådanne berettigede krav om udbygning af vort trafiknet ikke har fundet deres løsning, føles det uberettiget, at det storkøbenhavnske trafiknet skal udbygges for statens midler, i særlig grad når den hidtidige økonomi har hvilet i de implicerede kommuners budgetter. I øvrigt er der også i andre af landets byer problemer med hensyn til løsning af den lokale trafik, og derfor er de følger, en vedtagelse af det foreliggende lovforslag afstedkommer, uoverskuelige.

Trafikbetjeningen i det storkøbenhavnske område er bedre på nuværende tidspunkt, end tilfældet er i flere af vore største provinsbyer. Bliver et lovforslag som det foreliggende vedtaget, kan det derfor betyde, at der bliver stillet krav til staten fra flere sider om udbygning af det lokale trafiknet.

Disse betragtninger fremfører jeg ikke, fordi jeg ikke ønsker det storkøbenhavnske trafiknet udbygget og koordineret; men kan der ikke findes andre veje til finansiering end den sædvanlige vej over statskassen? I henhold til kommissionsbetænkningen er man af den opfattelse, at en koordinering og udbygning af det storkøbenhavnske trafiknet på længere sigt vil være rentabel og vil kunne hvile i sig selv rent økonomisk. Derfor skulle der heller ikke være nogen betænkeligheder ved at gå lånevejen uden om statskassen. Ønsker man at holde statens budget nede, må kravet til statskassen også holdes nede derved, at kommunerne i videst mulig udstrækning løser deres opgaver selv. Ønsker man at bevare det lokale selvstyre i så stor udstrækning som muligt, må man naturligvis også klare sine opgaver selv. I samme omfang, som