

[Ministeren for offentlige arbejder.]

område mener man, at denne byrdefordeling er forkert, og ude i landet mener man det modsatte. Jeg mener, at det må være udvalgets opgave bl. a. at undersøge, om det, vi har fundet frem til i ministeriet, er det rigtige, eller om der kan rokkes til den ene eller den anden side ved disse procenter. Jeg tror personligt, at det bliver meget svært at rokke ved dem, men det må vi se på, når vi kommer til at behandle spørgsmålet videre fremover mellem udvalget og ministeriet.

Jeg vil dog gerne til oplysning for det ærede medlem hr. Kristian Kristensen sige, at det ingenlunde er sådan, at staten ikke yder bidrag. Det ærede medlem var selv inde på, at vi yder meget store bidrag til dækning af privatbanernes underskud; helt op til 75 pct. yder vi. Det ærede medlem mente, at dette kun var noget øjeblikkeligt, fordi privatbanerne meget snart måtte være afviklet. Jeg tror ikke, det ærede medlem har ret i denne betragtning. Det er rigtigt, at vi i nogen grad er inde på en afvikling af privatbanerne, men det ligger vist mange år frem i tiden, før den sidste privatbane er ophørt at køre i Danmark. Vi må altså fortsat være indstillet på, sådan som det er nedlagt i lovgivningen og vedtaget i det høje ting, at skulle yde væsentlige bidrag fra staten til privatbanernes drift. Det er jo dog også sådan, at ude omkring i landet kører statsbanernes tog og rutebiler, og at det underskud, der fremkommer for statsbanernes vedkommende, også må dækkes af staten, og det er jo desværre ikke så ringe et underskud, der fremkommer. Det ærede medlem var selv inde på, at det var vel ikke S-banerne omkring København, der gav underskud, men at det væsentligt fremkom ude omkring på sidebanerne. Deri ligger også, at vi for en meget væsentlig part af den trafik, der finder sted på statsbanernes sidelinjer, må dække underskuddet fra statens side. Dertil kommer, at skulle man blive ved den nugældende ordning og der så skulle bygges tunnelbaner i København,

hvad jeg ikke ved noget om i øjeblikket og ikke kan tage stilling til, så skulle statsbanerne bygge disse tunnelbaner, fordi det er statsbanerne, der har dette område, og så måtte man forudse, at statsbanerne skulle investere meget store midler til denne bygning af tunnelbaner, uden at kommunerne ydede noget dertil, uden at Storkøbenhavns kommuner kom med i dette billede. Alt i alt tror jeg derfor ikke, man skal prøve på at skabe et større modsætningsforhold mellem land og by på dette område end nødvendigt. Jeg tror, man skal bestræbe sig på at se sagligt på tingene, sådan som de ligger, og at man fra statens side bliver nødt til at yde et bidrag til København, hvis man skal have en ordning, der kan holde fremover.

Må jeg så endelig sige til det ærede medlem hr. Erhard Jakobsen, som rejste det særlige spørgsmål om Hareskovbanen, at her ligger det sådan, at vi fra ministeriets side og fra statsbanernes side gerne ville løse den opgave, der ligger derude, hvis blot vi havde mulighederne derfor. Hvis man kunne få bevilget de penge, der skulle til for at lave elektrisk drift på Hareskovbanen, og få penge til at føre linjen ind gennem København til centrum, så skulle vi være de første til at gå i gang med den opgave. Men på den anden side må man, synes jeg, have lov til at hævde, at der ligger så mange andre områder i Storkøbenhavn, som heller ikke er for godt betjent. Jeg peger på distriktet helt ned til Køge, og jeg peger på S-banen til Lundtofte, som det ærede medlem hr. Erhard Jakobsen også var inde på, og jeg kan pege på mange andre områder, hvor der også ligger uløste opgaver. Derfor synes jeg, at det ville være urigtigt at løfte spørgsmålet om Hareskovbanen ud af sin sammenhæng. Jeg synes, det må være rigtigt, at man nu så hurtigt som muligt får dette lovforslag gennemført uden dermed selvfølgelig at tilsidesætte en saglig behandling af det i udvalget, og at man så, så snart det er sket, begynder at sætte en prioritetsrække op for de opgaver, der skal løses af det storkøbenhavnske