

[Ministeren for offentlige arbejder.]

høje tings medlemmer bekendt — at der i tunnelbaneudvalg II nok var enighed om, at tunnelbanerne bør tilvejebringes, men at der derimod ikke kunne opnås enighed om fordelingen af anlægsudgifterne mellem staten og vedkommende kommuner, og herved kunne udvalget selvsagt heller ikke samle sig om et lovforslag.

Jeg synes, at det er med stor beklagelse, man må konstatere denne uenighed i tunnelbaneudvalg II om finansieringen. Der hersker i offentligheden — og jeg tror også hos den overvejende del af dette tings medlemmer — en klar erkendelse af, at anlæg af tunnelbaner i København er den eneste virkelig effektive løsning på hovedstadsområdet trafikproblemer, og jeg tænker herved først og fremmest på den store betydning, som tunnelbanerne vil få for en imødegåelse af færdselspresset på radialvejene til København, hvilket synspunkt også er kommet meget stærkt frem bl. a. i en af hovedstadskommunernes samråds trafikudvalg i 1961 afgivet betænkning om „Hovedretningslinjerne for den mest hensigtsmæssige afvikling af den kollektive overfladef trafik i hovedstadsområdet.“

Hertil kommer, at tunnelbanerne også skal tjene til en nødvendig aflastning af det af S-togene benyttede dobbeltspor i Boulevardbanen. Dette dobbeltspors kapacitet på hele strækningen Dybbølsbro-Svanemøllen må, selv om der foretages en udbygning af de sikringsmæssige anlæg, og selv om man ved en elektrificering af Nordbanen fra Holte til Hillerød opnår den køreplanmæssige fordel kun at have S-tog på dette dobbeltspor, alligevel forudses efter tilkomsten af S-banerne fra Køge Bugt, Lundtofte og Farum at være fuldt udnyttet omkring 1975-80.

Der må derfor senest til dette tidspunkt være tilvejebragt en aflastning af Boulevardbanen, og dette kan kun ske ved, at der allerede til dette tidspunkt er foretaget en vis udbygning af det foreslåede tunnelbanenet, som jeg lidt senere skal vende tilbage til.

I regeringen har man fuldt ud erkendt betydningen af tunnelbanerne, hvilket der da også i dette høje ting for ganske nylig er givet udtryk for af økonomiministeren ved debatten i januar måned om de store trafik-

investeringer, hvor Store-Bæltsbroen og tunnelbanerne indtog den mest fremtrædende position, og det foreliggende lovforslag er en bekræftelse af regeringens standpunkt.

Jeg havde selvfølgelig helst set, at der på forhånd var enighed med kommunerne om finansieringen, selv om det til syvende og sidst er folketetinget, der har den endelige afgørelse. Da dette ikke er lykkedes, har jeg ment at måtte foreslå, at vedkommende kommuner skal afholde 25 pct. af samtlige anlægsudgifter, d. v. s. udgifter til såvel tunnelkonstruktioner som spor-, kørelednings-, sikrings- og stationsanlæg. Denne tilskudsprocent er foreslået under hensyn til, at de kommunale repræsentanter under forhandlingerne i tunnelbaneudvalg II tilbød at anbefale de respektive kommunalbestyrelser at tiltræde, at kommunerne udreder 15 pct. af anlægsudgifterne for selve tunnelkonstruktionen, medens statens repræsentanter stod fast på et ønske om 25 pct. og for en enkelts vedkommende 30 pct. i tilskud til anlægsudgifterne for såvel tunnelkonstruktionen som spor-, kørelednings-, sikrings- og stationsanlæg, altså samtlige faste anlæg.

Forskellen i synspunkterne må ses på baggrund af, at kommunerne indtog det principale standpunkt, at anlæg og drift af tunnelbanerne måtte være en ren statsopgave, medens statens repræsentanter på den anden side var enige om, at der ikke burde blive tale om, at staten skulle dække samtlige udgifter ved anlægget af tunnelbanerne.

Jeg må i denne forbindelse fremhæve, at der i tunnelbaneudvalget var fuld enighed om, at tunnelbanerne skulle drives af statsbanerne uden noget driftstilskud fra kommunerne, men med deraf følgende ret for statsbanerne (staten) til at fastsætte taksterne, og dette synspunkt har jeg — som det også fremgår af lovforslaget — helt tilsluttet mig.

I tunnelbaneudvalget kom man — vel på grund af uenigheden om finansieringen — ikke nærmere ind på, hvorledes den kommunale andel af investeringsudgifterne skal fordeles på de i betragtning kommende kommuner, heller ikke hvilke kommuner der skal komme i betragtning, samt om kredsen af kommuner og om de enkelte kommunale bidragsprocenter burde ligge