

[Ministeren for offentlige arbejder.]

Ballerupbanens trafiktal ved den sidste trafiktælling i efteråret 1964 viste en meget stærk stigning.

I tunnelbaneudvalg II har de kommunale repræsentanter ment allerede på nuværende tidspunkt at kunne gå ind for den under § 1, nr. 2 b, nævnte Østerbrogade-etape. Det vil i øvrigt være muligt samtidig at gå i gang med mere end én af de nævnte etapemuligheder afhængigt af, hvilke bevillinger der vil blive givet, og hvilken teknisk og manuel arbejdskraft der måtte være til rådighed. I lovforslaget har jeg holdt mig til det af tunnelbaneudvalg I fremførte synspunkt, hvorefter der ikke på nuværende tidspunkt tages stilling til de efter 1. etape følgende etaper, men at afgørelse herom træffes af dette høje ting, idet der så senere skal fremsættes herpå sigtende lovforslag.

Uanset hvilke betragtninger man kan gøre sig om den etapevise udbygning, har jeg fundet det rigtigt at medtage i lovforslaget den i § 3 anførte bestemmelse om mulighed for tilvejebringelse af „lokale“ dele af tunnelkonstruktionen. Ganske vist fik jeg i S-baneloven af 1961 bemyndigelse til ad ekspropriationsmæssig vej at forhindre gennemførelse af bebyggelse eller andre anlæg og foranstaltninger, som ville vanskeliggøre eller fordyre en senere gennemførelse af tunnelbanerne, hvilken bestemmelse i princippet foreslås bibeholdt med visse ændringer, men ud fra økonomiske helhedsbetragtninger kan det efter min opfattelse utvivlsomt ofte være rigtigst at gå et skridt videre og straks i forbindelse med en nybygning tilvejebringe et stykke tunnelbanerør med den fornødne anlægsmæssige tilpasning mellem dette og den pågældende nybygning.

Med hensyn til tunnelbanernes driftsbudget, som i henhold til lovforslagets § 5 — i overensstemmelse med drøftelserne i tunnelbaneudvalg II — forudsættes at indgå i statsbanernes driftsregnskab, skal jeg bemærke, at de anførte bestemmelser om, at tunnelkonstruktionen og de første spor-, kørelednings-, sikrings- og stationsanlæg stilles vederlagsfrit til rådighed for statsbanerne, som så over deres driftsbudget kun skal afskrive og forrente udgifterne til rullende materiel og senere investering til fornyelse m.v. af faste anlæg, er i overens-

stemmelse med det af statens repræsentanter i tunnelbaneudvalg II indtagne standpunkt, som det fremgår af den til mig fra udvalget afgivne beretning.

Tunnelbaneudvalg I, der ved afgivelsen af sin betænkning ikke var bekendt med de afsluttende forhandlinger i tunnelbaneudvalg II, har imidlertid regnet med, at kun selve tunnelkonstruktionen blev stillet vederlagsfrit til rådighed, og udvalget har på basis af to forskellige antagelser om befolkningsudviklingen indtil 1990 i det storkøbenhavnsske område fundet frem til, at der så ville blive tale om et regnskabsmæssigt underskud på henholdsvis ca. 10,0 og 7,9 mill. kr.

Hvis der her i tinget bliver enighed om, at statsbanerne i første omgang kun skal afskrive og forrente det rullende materiel, bliver der — indtil senere investeringer i faste anlæg skal afskrives og forrentes — kun tale om et underskud på henholdsvis 3,0 og 0,9 mill. kr.

De udgifter til afskrivning og forrentning, som vil være statsbanerne uvedkommende, vil blive søgt bevilget ad finanslovens § 30. II. J. Balancekonto.

Til slut vil jeg med hensyn til den egentlige udførelse sige, at det er indlysende, at der ved anlægsarbejde af et så stort omfang som det foreliggende for statsbanerne vil blive tale om omfattende forhandlinger og detailprojekteringer i langt højere grad end normalt ved anlægsarbejder, i første række i forhold til de af tunnelbanernes gennemførelse anlægsmæssigt berørte kommuner, d. v. s. København, Frederiksberg og Tårnby. Det forekommer mig næppe fremkommeligt, at man skulle få klaret alle de mange praktiske problemer i forbindelse hermed ved det, man populært kalder normal „sagsbehandling“, d. v. s. hovedsageligt baseret på udveksling af officielle skrivelser o. lign. Jeg har derfor fundet, at det vil være den eneste fremkommelige udvej, at der nedsættes det i § 6 nævnte udvalg, til hvilket der må udpeges kommunale repræsentanter, som fra de pågældende kommunalbestyrelses side er udstyret med de fornødne beføjelser til at træffe nødvendige aftaler af teknisk og økonomisk art vedrørende koordinationen mellem anlæggene af tunnelbanerne og de heraf berørte eksisterende og planlagte kommunale anlæg.