

[Ove Hansen.]

minister, at det ikke lykkedes at nå til enighed om et resultat. Det havde været af stor betydning, om vi i enighed kunne være gået i gang med dette omfattende anlægsarbejde, et arbejde, der vil strække sig over en lang årrække. Jeg tror, det ville have lettet mange forhandlinger i de kommende år, dersom vi stod sammen om opgaven og betalingen. Nu tvinges folketinget til at træffe en afgørelse, for vi er alle enige om, at opgaven skal løses, og at det haster med løsningen. Jeg tror også, befolkningen forventer, at vi løser den nu. Betragter vi trafikken i Københavns gader i myldretiden, kan man frygte tanken om, at der vil gå et betydeligt antal år, inden tunnelbanenettet virkeligt vil være i stand til at lette priset på overfladef trafikken.

At de kommunale repræsentanter gerne vil undgå at påføre deres indbyggere flere udgifter end nødvendigt, er der vel ikke så meget at sige til. Det er kommunalfolks opgave. Men noget tilsvarende gælder jo også for lovgivningsmagtens vedkommende. Vi ønsker heller ikke at påligne befolkningen flere udgifter end påkrævet.

Når de kommunale repræsentanter under forhandlingerne i udvalget ikke har villet bidrage med mere end 15 pct. af anlægsudgifterne, har de som deres principale opfattelse gjort gældende, at det måtte være en ren statsopgave at tilvejebringe og drive tunnelbaneanlæggene. De har bl. a. henvist til de allerede eksisterende S-baner; endvidere har de gjort gældende, at de projekterede tunnelbaneanlæg på ingen måde kan anses som en lokal foranstaltning for det storkøbenhavnske område, men at disse anlæg på linje med andre trafik anlæg, der bekostes af staten, f. eks. de store broer eller Limfjordstunnelen, har en betydning, der rækker langt ud over det område, hvori de er placeret. Endelig har de kommunale repræsentanter anført ved forhandlingerne, at der i den langvarige periode, hvori anlæg af tunnelbanerne finder sted, for såvel centralkommunerne som omegnskommu-

nerne vil blive tale om kommunale udgifter til yderligere vejanlæg, parkeringspladser o. lign. langt ud over de tilsvarende udgifter i det øvrige land.

Der kan naturligvis siges en del til gunst for kommunernes standpunkt, f. eks. at det er staten, der bekoster og anlægger jernbaner, at det er staten, der bygger broer o. s. v.; men for broernes vedkommende må man erindre, at det er bilerne, der for en stor del afholder udgifterne. Der findes som bekendt en afgift på bl. a. benzin, og den anvendes til vejbyggeri og brobyggeri m. m. At staten også afholder udgifterne ved baneanlæg, er rigtigt, men i dette tilfælde drejer det sig om et decideret lokalt anlæg, nemlig en tunnelbane i Storkøbenhavn.

Der kan naturligvis siges meget for og imod, om det skal være staten alene, der skal afholde udgifterne. Men ét er i hvert fald givet: at det er befolkningen i Storkøbenhavn, der først og fremmest får gavn af tunnelbanerne. Dertil kommer, at det alene er anlægsudgifterne, som kommunerne skal bidrage til, selve driften bliver et statsbaneanliggende, og da meget tyder på, at der vil blive underskud på den københavnske metro, fritages kommunerne for at bære dette underskud.

Når det er så påkrævet med en løsning af hele bybanenettet i Storkøbenhavn, kan flere kommuner ikke helt frigøre sig for ansvaret. Jeg tænker her på byplanlægningen. Kommunerne har uafhængigt af hverandre udarbejdet byplaner og bygget derefter og er derved vokset enormt i indbyggertal. Vi skal ikke så mange år tilbage for at kunne konstatere en tilvækst siden da på henved $\frac{1}{2}$ million indbyggere i Københavns omegn. Det er klart, at med en sådan tilvækst opstår der mange problemer, også trafikale. Det er kommunernes ret og pligt at udarbejde byplaner; men det havde været en fordel, om man ved planlægningen havde tænkt lidt mere på det fællesskab, der hedder Storkøbenhavn. Der er f. eks. flere kommuner, der kun har været interesserede i at bygge boliger og ikke har