

[Stæhr Johansen.]

kan være spørgsmål om linjeføringen. Men det er jo ganske naturligt, at de fleste af den slags spørgsmål bedst egner sig til drøftelse i et udvalg, hvor man samtidig kan få de fornødne oplysninger, sådan at man kan finde det rigtige grundlag for den afgørelse, man vil træffe.

Da såvel det ærede medlem hr. Ove Hansen som det ærede medlem hr. Enggaard har været inde på spørgsmålet om det økonomiske, må jeg have lov til at sige, at det jo er ganske klart, at i en periode som den, Danmark befinder sig i, hvor der må føres en meget nøje kontrol med investeringerne, er det jo en meget stor investering, der her er tale om. Det er også rigtigt, at man i de udvalg, der har siddet, har haft store drøftelser om, hvor meget kommunerne herinde skal betale, og hvor meget staten skal betale. Jeg vil gerne have lov til at sige, at i mit parti har der naturligvis også været delte meninger om dette problem: hvad kommunerne skal yde for at få disse tunnelbaner; men jeg vil gerne som ordfører have lov til at sige, at mit partis stilling er en tilslutning til lovforslaget med de 75 pct. til staten og de 25 pct. til kommunerne. At enkelte har ment, at det var for lidt til kommunerne, lægger jeg ikke skjul på. At der er andre, som har ment — jeg var selv en af de repræsentanter for Storkøbenhavn, der under forhandlingerne mente det — at kommunerne hellere skulle have det lidt billigere, er der heller ingen grund til at lægge skjul på. Men jeg vil understrege over for det høje ting og ministeren, at mit partis stilling er 25 pct. til kommunerne og 75 pct. til staten.

Men både det ærede medlem hr. Ove Hansen og det ærede medlem hr. Enggaard var som sagt inde på spørgsmålet om kommunernes stilling, og det ærede medlem hr. Enggaard kunne ikke rigtig forstå, at kommunerne ikke ville strække sig længere. Jeg vil hertil blot sige, at kommunernes stilling er dikteret af, at det at bygge baner, som i virkeligheden er en supplerende af fjerntrafikken, har været en statsopgave, og at man derfor principielt måtte hævde, at det var staten, der skulle betale anlægget af disse baner. Man bøjede sig af principielle grunde, og fordi man anså det for så nød-

vendigt at få disse baner, gik man op til 15 pct., men mente altså principielt, at det i og for sig ikke var rigtigt. Og sammenligner man med andre store anlæg, der laves ude i landet — man kan bare tage de store hovedveje i Jylland, man kan tage tunnelen under Limfjorden, og vi kan tage Store-Bæltsbroen og den nye Lille-Bæltsbro — synes jeg — det fremgår også af den betænkning, jeg lige citerede — at man må sidestille tunnelbanen her i København med de anlæg, jeg lige har nævnt. Men jeg kan sige, at vi fra mit partis side gerne vil arbejde på, at man får en ordening på dette spørgsmål, som er tilfredsstillende; vi mener, at ministeren har fundet frem til et tal, som i hvert fald er et grundlag, som vi er villige til at gå ud fra i vore forhandlinger.

Hvad selve finansieringen angår, har det foreliggende lovforslag en anden udformning, end man havde i det første tunnelbaneforslag, nemlig i spørgsmålet om, hvor stor en del af anlægget kommunerne skulle være med til at betale. Fra kommunernes og for øvrigt også fra teknikerudvalgets side har man — det har hele tiden været mit indtryk — været enig om, at det var selve tunnelbanen eller rørene, som man skulle være med til at betale, hvorimod stationerne, sporene, sporskifterne, sikringstjenesten i det hele taget henhørte under driften, hvis underskud skulle dækkes af statsbanerne. Så vidt det er mig bekendt, er det nøjagtigt efter de samme regler, man har bygget Stockholms undergrundsbaner, og de, der nu skal bygges ud i periferien i Stockholm, skal bygges nøjagtigt efter de samme retningslinjer, jeg her har nævnt.

Her har ministeren ændret forslaget i forhold til teknikerudvalgets indstilling. Jeg kan kun sige, at det formindsker naturligvis underskuddet på driften med den prognose, man har stillet, idet det ikke er småpenge, det drejer sig om. Man regnede med fra teknikernes side, og det blev også godkendt i det andet udvalg, at efter at det første anlæg var gennemført, ville der blive 10 mill. kr. om året i underskud, henholdsvis 7,9 mill. kr.

Men når man nu skal have en del af anlægsudgifterne udlagt af staten og kommunerne, før anlægget overgives til statsbanerne, vil det betyde, at man ændrer