

[Else-Merete Ross.]

vist er angivet i lovforslaget, men som måske i løbet af de kommende 25 år dog vil kunne komme ud for visse ændringer.

I tunnelbaneudvalg II er det ikke lykkedes at komme til enighed om, hvordan anlægsudgifterne skal fordeles mellem staten og de pågældende kommuner. Det er i og for sig ikke svært at forstå kommunernes synspunkter, synes jeg. De mener, at anlæg og drift af tunnelbaner er en ren statsopgave, og det gør ikke nogen forskel, at S-togene, som drives af statsbanerne, på nogle strækninger og med de samme vogne kører igennem et tunnelrør.

Et andet argument er, at Storkøbenhavns skatteborgere betaler mere end halvdelen af den samlede statsskat; da statsskatten bl. a. benyttes til trafikinvesteringer i den øvrige del af landet, er der god saglig grundelse for gennem statsskatterne at finansiere tunnelbanerne. Hertil må dog siges, at selv om tunnelbanerne bliver til fordel for et stort antal mennesker fra et meget stort område, må de betragtes som værende af mere lokalt betonet interesse end f. eks. Store-Bæltsbroen. Staten erkender imidlertid, at den af hensyn til, at tunnelbanerne angår en tredjedel af befolkningen, og af hensyn til, at tunnelbanerne skal bidrage til at aflaste overfladefrafikken også til fordel for transport, der kommer til København ude fra landet, må betale en betydelig del af anlægget og desuden hele driften.

Jeg skal derfor anbefale, at statskassen betaler 75 pct. og kommunerne 25 pct. af de samlede anlægsudgifter således som foreslået af ministeren.

Jeg kan anbefale, at spørgsmålet om den indbyrdes byrdefordeling mellem kommunerne og spørgsmålet om, hvilke kommuner der det pågældende år skal yde tilskud og med hvilke beløb, henvises til et udvalg bestående af kommunale repræsentanter. Skulle der ikke kunne opnås enighed i dette udvalg, træffes afgørelsen af et udvalg bestående af en højesteretsdommer og to andre medlemmer, udpeget af henholdsvis indenrigsministeren og ministeren for offentlige arbejder. Det må vist være en rimelig løsning.

Jeg kan også anbefale, at repræsentanter for Københavns, Frederiksberg og Tårnby

kommuner sammen med repræsentanter for statsbanerne skal danne et udvalg, der skal træffe aftaler af økonomisk og teknisk art vedrørende koordinering af anlæggene ved første etape.

Må jeg slutte med et hjertesuk. Jeg har ikke noget imod, at man fremsætter et lovforslag, som kun når til første behandling inden sommerferien; derved gives der folk uden for folketinget mulighed for at få eventuelle indvendinger frem i tide; men hjertesukket gælder den forventning, ministeren har til, at folketingsudvalget skal benytte sommerferien til at nå „til en tilbunds gående drøftelse af alle problemer i tilknytning til forslaget“; dette er ordret citat af ministerens skriftlige fremsættelse.

Jeg tror, de fleste folketingsmedlemmer gerne vil have god tid til at tænke over lovforslaget og også gerne vil benytte sommerferien dertil, men jeg betvivler, at det vil være teknisk muligt at få samlet udvalget i feriemåned juli til tilbunds gående udvalgsarbejde. Derimod lader det sig nok gøre senere i ferieperioden og i september, hvis folketinget indkaldes. Det ville være meget praktisk, hvis lovforslaget hurtigt blev genfremsat i det nye folketingsår, så efterårs månederne, hvor der erfaringsmæssigt er mindre pres på, kunne bruges til hyppige udvalgs møder. Jeg mener nemlig, at det haster med at få lovforslaget gennemført.

På det radikale venstres vegne kan jeg sige, at vi både før, efter og i sommerferien vil overveje det foreliggende lovforslag med megen velvilje.

Arne Larsen: Det foreliggende lovforslag om tunnelbaner i København er jo rent økonomisk et meget vidtrækkende lovforslag. Her bliver, såfremt alle de foreslåede linjer til sin tid bliver udført, tale om en investering på rundt regnet 1,5 milliarder kr. udregnet i 1962-priser, og stående over for en så stor investeringsopgave må det være helt klart, at det i første række drejer sig om at få den størst mulige nyttevirkning af disse store samfundsmæssige investeringer. Det bliver ikke alene de producerende aldersklasser i dag, men også de kommende generationer, der må påtage sig denne investeringsbyrde, selv om det måske udregnet pr. skatteborger ikke bliver så mange penge pr. år.