

[Arne Larsen.]

københavnske kommuner og andre kommuner i Københavns og Frederiksborg amter komme til at deltage i anlægsudgifterne med 25 pct. Det ærede medlem hr. Ove Hansen har indgående behandlet dette spørgsmål, og jeg kan erklære mig enig i hans synpunkter.

Beklageligvis blev der ikke i tunnelbanedvalg II, der havde med finansieringsspørgsmålet at gøre, opnået enighed om byrdefordelingen. De kommunale repræsentanter tilbød at påtage sig 15 pct. af anlægsudgifterne, medens de af folketingets partier udpegede udvalgsmedlemmer mente, at andelen burde være 25 pct. Der blev ikke slået bro mellem disse synpunkter, hvilket er beklageligt; de kommunale repræsentanter mente, at de ikke kunne gå længere; det er en kendsgerning, som vi må konstatere. Det er nu op til folketinget at vedtage den endelige byrdefordeling. Mit parti kunne godt have givet tilslutning til fordelingsprocenterne 75-25.

Med disse bemærkninger skal jeg på mit partis vegne tilsige støtte til gennemførelsen af et lovforslag om tunnelbaner i Københavns, Frederiksberg og Tårnby kommuner. Vi ser med megen velvilje på dette projekt, vi vil støtte det, men vi vil på den anden side diskutere enkelthederne indgående. Vi vil, så vidt det er os muligt, yde et bidrag til at få lovforslaget udformet bedst muligt, hvilket efter vor opfattelse vil sige i den retning, jeg her har skitseret.

Rimstad: Jeg vil gerne om denne sag og ved denne lejlighed, hvor det er det principielle, det drejer sig om, begynde med at sige, at sagen efter vor mening kunne have været grebet an på en anden måde. I stedet for selv at tage det direkte initiativ kunne den højtærede minister have overladt dette til de kommuner, der berøres af eller er impliceret i en løsning af det københavnske trafikproblem. Efter vort partis opfattelse — og her ser vi helt anderledes på det end borgmesteren på Frederiksberg, den ærede ordfører for de konservative, hr. Stæhr Johansen — havde dette været en naturligere vej at gå, fordi vi har særdeles svært ved at se, at en eventuel tunnelbane i København er et anlæg, som hele landet skal betale til,

og ikke alene betale til anlægget, men også dække et betydeligt årligt driftsunderskud.

Vi kan til en vis grad forstå, at den københavnske nærtrafik kan betragtes som et landsanliggende, den er dog en del af vejen til hovedstaden; men banerne i bytrafikken, hvad enten det drejer sig om elektriske sporvogne i gaderne eller tunnelbaner under dem, kan aldrig være noget, som provinsen eller landbefolkningen skal skatte til. Men den højtærede minister har altså valgt at betragte dette rent storkøbenhavnske anliggende som en landsopgave og har nedsat hele to kommissioner til at udfinde dens løsning.

I den første kommission, hvor kun de teknisk-økonomiske problemer behandlede, forløb alting i fred og fordragelighed. Her var talen jo også kun om at bruge pengene, og det kan man nok altid enes om. Men i den anden kommission, som behandlede den finansielle side af projekterne, gik det mindre godt. Også her kunne man enes om at bruge pengene, men absolut ikke om at skaffe dem, og derfor måtte ministeren, som jo er den stærke mand i sagen, fordi han har statskassen i ryggen, selv foreslå anlægsudgifterne fordelt med de tidligere omtalte 25 pct. til samtlige berørte kommuner og 75 pct. til staten.

Man kan forestille sig, hvordan sagen var forløbet, hvis ministeren havde undladt at blande sig i dette rent kommunale anliggende; så havde han måske en dag fået et andragende fra hovedstadskommunerne om, hvorvidt staten kunne tænke sig at yde f. eks. 25 pct. af omkostningerne, hvis kommunerne selv ydede de $\frac{3}{4}$ af beløbet. Det ville naturligvis ikke have været særlig svært at finde en begrundelse for at imødekomme et sådant andragende; det skulle den højtærede minister i hvert fald nok have været mand for.

Jeg tror, at hovedårsagen til, at man ikke fra begyndelsen har anlagt et fornuftigere syn på forholdene mellem hovedstadskommunerne og tunnelbaneprojektet, er de tilskyndelser af forskellig art, man har haft til at implicere statsbanerne i denne sag. Det var en dårlig begyndelse, både teknisk og driftsmæssigt, idet tunnelbaner af den foreslåede art mere er i familie med sporvejene end med den aktivitet, jernbanerne står for, selv hvor denne kommer til udtryk