

sådanne tilfælde være rigtigst at kunne gå et skridt videre således, at der straks i forbindelse med en nybygning, der berøres af tunnelbanernes linjeføring, tilvejebringes et stykke af selve tunnelkonstruktionen eller træffes andre anlægsmæssige foranstaltninger, der vil være hensigtsmæssige for en tilpasning af nybygningen og tunnelbanen, og der er derfor også medtaget en bestemmelse herom.

#### Ad § 4.

I henhold til fornævnte lovs § 3, stk. 2, nedsatte ministeren for offentlige arbejder i oktober 1961 endvidere et udvalg (Tunnelbaneudvalg II), der skulle søge gennemført de fornødne aftaler om finansieringen af tunnelbanerne. Det fremgik af motiverne til lovbestemmelsen, at der med de nævnte finansieringsaftaler sigtedes til aftaler mellem staten og vedkommende kommuner.

Dette udvalg, hvortil der blev udpeget repræsentanter fra folketinget, ministeriet for offentlige arbejder, finansministeriet, København og Frederiksberg kommuner, omegnskommunerne og Københavns amtsrådsreds, har til ministeren afgivet en beretning, hvoraf fremgår, at det ikke lykkedes i udvalget at komme til enighed om, hvor stor en del af udgifterne staten på den ene side og de pågældende kommuner på den anden side skulle afholde. Der har imidlertid i udvalget været enighed om nødvendigheden af at søge de foreliggende tunnelbaneplaner gennemført, men kommunerne indtog under forhandlingerne det principale standpunkt, at anlæg og drift af tunnelbanerne måtte være en ren statsopgave, medens statens repræsentanter på den anden side var enige om, at der ikke burde blive tale om, at staten skulle dække samtlige udgifter ved anlægget af tunnelbanerne, hvorved bemærkes, jfr. bemærkningerne til § 5, at en forudsætning under drøftelserne var, at tunnelbanerne skulle drives af statsbanerne uden noget driftstilskud fra kommunerne, men med deraf følgende ret for statsbanerne (staten) til at fastsætte taksterne.

Under forhandlingerne tilbød de kommunale repræsentanter dog at anbefale de respektive kommunalbestyrelser at tiltræde, at kommunerne udreder 15 pct. af anlægsudgifterne for selve tunnelkonstruktionen, medens statens repræsentanter stod fast på et ønske om 25 pct. — og for en enkelts vedkommende 30 pct. — i tilskud til anlægsudgifterne, for såvel tunnelkonstruktionen som spor-, kørelednings-, sikrings- og stationsanlæg, altså samtlige faste anlæg.

Der er ikke i udvalget taget stilling til, hvorledes den kommunale andel af investeringsudgifterne vil være at fordele på de i betragtning kommende kommuner, heller ikke hvilke kommuner, der skal komme i betragtning, samt om kredsen af kommuner og om de enkelte kommunale bidragsprocenter burde ligge fast, eller om der burde kunne ske ændringer heri på grundlag af den senere udvikling.

Når forhandlingerne i udvalget således har været resultatløse i den forstand, at der ikke er opnået enighed om et forslag, må det tilkomme folketinget at træffe bestemmelse om den kommunale medvirken og om byrdefordelingen mellem kommunerne. I lovforslaget er kommunernes tilskud til anlægsudgifterne for samtlige faste anlæg sat til 25 pct., som vil blive opkrævet ved statsbanernes foranstaltning. Med hensyn til byrdefordelingen ville det efter udvalgets opfattelse være rimeligt, om der under en eller anden form kunne gives kommunernes lejlighed til, om de måtte ønske det, at udtale sig, og med henblik herpå er foreslået nedsat det i stk. 3 omhandlede udvalg med kommunale repræsentanter.

#### Ad § 5.

De anførte bestemmelser om, at tunnelkonstruktionen og de i forbindelse med nyanlægget tilvejebragte spor-, kørelednings-, sikrings- og stationsanlæg stilles vederlagsfrit til rådighed for statsbanerne, som derfor over deres driftsbudget kun skal afskrive og forrente udgifterne til rullende materiel og senere investeringer til fornyelse m. v. af faste anlæg, er i overensstemmelse med det af statens repræsentanter i Tunnelbaneudvalg II indtagne standpunkt, som det fremgår af den til ministeren for offentlige arbejder fra udvalget afgivne beretning, medens Tunnelbaneudvalg I, som ved afgivelsen af sin betænkning ikke var bekendt med de afsluttende forhandlinger i Tunnelbaneudvalg II, har regnet med, at kun selve tunnelkonstruktionen blev stillet vederlagsfrit til rådighed.

I Tunnelbaneudvalg I's betænkning er — baseret på to forskellige antagelser om befolkningsudviklingen i det storkøbenhavnske område — opstillet to såkaldte modeller for den forventede trafiktilstrømning til City i spidstimen i 1990, jfr. bemærkningerne til § 1.

Et driftsbudget, opstillet af Tunnelbaneudvalg I for dette tidspunkt, (baseret på prisniveau 1962 og det samtidige takstniveau) udviser følgende regnskabsmæssige resultat for statsbanernes drift af tunnelbanerne: