

nødvendige kommunale foranstaltninger samt sådanne kommunale anlægsarbejder, der har en naturlig sammenhæng med baneanlæggene.

§ 7. Dokumenter, udskrifter og attester m. v., som udfærdiges i forbindelse med anlæg, der er omfattet af denne lov, fritages for stempel- og tinglysningsafgifter til det offentlige.

Af *ministeren for offentlige arbejders* fremsættelsestale anføres:

„Som det vil erindres, nedsatte jeg i henhold til S-baneloven af 1961 to tunnelbaneudvalg, hvoraf det ene (tunnelbaneudvalg I) skulle udarbejde skitseforslag med tilhørende udgiftsoverslag, og det andet (tunnelbaneudvalg II) skulle fremkomme med forslag til finansieringen, i realiteten baseret principielt på en fordeling af anlægsudgifterne mellem staten og vedkommende kommuner.

Tunnelbaneudvalg I's betænkning, der blev offentliggjort i januar, og en af tunnelbaneudvalg II i februar til mig sendt beretning om dette udvalgs arbejde har været udgangspunkt for lovforslagets udarbejdelse, der har fundet sted i ministeriet og ikke i tunnelbaneudvalg II, således som det ellers var tanken og udtrykt i den pågældende bestemmelse i S-baneloven af 1961. Baggrunden for, at der ikke blev noget ud af dette, var — som det vel vil være alle dette høje tings medlemmer bekendt — at der i tunnelbaneudvalg II nok var enighed om, at tunnelbanerne bør tilvejebringes, men at der derimod ikke kunne opnås enighed om fordelingen af anlægsudgifterne mellem staten og vedkommende kommuner, og herved kunne udvalget selvsagt heller ikke samle sig om et lovforslag.

Jeg synes, at det er med stor beklagelse, man må konstatere denne uenighed i tunnelbaneudvalg II om finansieringen. Der hersker i offentligheden — og jeg tror også hos den overvejende del af dette tings medlemmer — en klar erkendelse af, at anlæg af tunnelbaner i København er den eneste virkelig effektive løsning på hovedstadsområdets trafikproblemer, og jeg tænker herved først og fremmest på den store betydning, som tunnelbanerne vil få for en imødegåelse af færdselspresset på radialvejene til København. . . .

Hertil kommer, at tunnelbanerne også skal tjene til en nødvendig aflastning af det af S-togene benyttede dobbeltspor i Boulevardbanen. Dette dobbeltspors kapacitet på hele strækningen Dybbølsbro-Svanemøllen må, selv om der foretages en udbygning af de sikringsmæssige anlæg, og selv om man ved en elektrificering af Nordbanen fra Holte til Hillerød opnår den køreplanmæssige fordel kun at have S-tog på dette dobbeltspor, alligevel forudses efter tilkomsten af S-banerne fra Køge Bugt, Lundtofte og Farum at være fuldt udnyttet omkring 1975-80.

Der må derfor senest til dette tidspunkt være tilvejebragt en aflastning af Boulevardbanen, og dette kan kun ske ved, at der