

**[Rimstad.]**

i nærtrafikken. Men statsbanerne havde altså fra starten en fremtrædende placering i denne bytrafikopgave. Det gav sig blandt andet udtryk i, at det nedsatte udvalg kom til at bestå til halvdelen af statsbanefolk og til halvdelen af kommunalfolk; men statsbanerne fik nu ledelsen af udvalgets sekretariat. I realiteten betød dette, at de københavnske tunnelbaner på godt og ondt blev en udvidelse af statsbaneområdet.

Dette forhold giver sig meget tydeligt til kende i forslaget teknisk og i dets økonomi. I teknisk henseende er udvalgets forslag at betragte som et supplement til den københavnske nærtrafik, en slags reserveboulevardbaner, som man på grund af byens snævre gadebredde og manglende stationsarealer har måttet give en lidt anden teknisk udformning end S-banerne. Men tendensen i forslaget er tydelig: nærtrafikken skal suppleres på bekostning af undergrundsbanens virkelige opgave, nemlig at fordele og formidle bytrafikken.

Hvad økonomien angår — altså den budgettering, man i udvalgets betænkning på i alt 66 trykte sider vier tilsammen  $5\frac{1}{4}$  side — bærer også den ganske tydeligt præg af statsbanebearbejdelse. Forrentning og afskrivning har fået  $\frac{1}{2}$  side til allersidst, efter at man omhyggeligt, oven i købet i en særlig tabel, har fastslået et driftsoverskud på mellem 4 og  $8\frac{1}{2}$  mill. kr. — et driftsoverskud, som dog reduceres til et underskud af samme størrelse, når anlægsudgifterne skal afskrives og forrentes.

Af den ledsagende opstilling fremgår det, at der regnes med en afskrivningsprocent på 3 og en rentefod på  $4\frac{1}{2}$  pct. Begge er for små. Den i dag gældende rentesats vil fordoble underskuddet, og så er spørgsmålet, hvem der skal betale dette årlige underskud på 15-20 mill. kr. Jeg formoder, det bliver de danske skatteydere, altså også de folk i Skjern og Lemvig, der aldrig har sat deres ben i hovedstaden.

Jeg vil til slut gerne sige et par ord om linjeføringen. Med udgangspunkt i det, jeg lige har sagt om lovforslagets tendens, nemlig at banerne skal virke som supplement til den eksisterende nærtrafik, bør det vist retfærdigvis tilføjes, at over for forslaget fra 1956 betegner det et fremskridt, der blandt andet kommer til udtryk igennem en større

hensyntagen til de trafikfordelingsopgaver, der først og fremmest må være tunnelbanernes. Eksempler herpå er den foreslåede ringbane og delvis også Østerbrogadelinjen. Det er dog stadig mit indtryk, at pendultrafik til bycentret gennem to forskellige udfaldsveje har en alt for stærk S-banekaraktter til, at den kan være gældende hovedprincip i tunnelbaneforslaget.

Men nu må vi se, hvad udvalgsbehandlingen kan bringe. Vi er, som det vil fremgå af det, jeg allerede har sagt, ikke alt for begejstrede for dette lovforslag, som efter vor opfattelse lider af væsentlige principielle mangler og ulemper også af teknisk art. Men også i vort parti vil vi takke den højtærede minister, fordi det er lykkedes ham at få lovforslaget frem i så god tid, at diskussionen om det kan foregå uden tidspres af nogen art. Også vi er klar over, at denne ømtålige sag ikke tåler at skydes ret meget længere ud.

**Ministeren for offentlige arbejder (Lindberg):** Jeg vil gerne takke samtlige ordførere for den mere eller mindre varme tilslutning, der er givet til dette lovforslag. Det ligger vel i sagens natur, at man må se lidt forskelligt på det — det gælder partiet venstre og måske i særlig grad partiet de uafhængige.

Jeg skal prøve meget kort at komme ind på nogle af de problemer, jeg mener det er væsentligt at svare på, idet jeg er enig i, at der forestår et meget grundigt udvalgsarbejde, hvor vi kan komme ind på alle mulige spørgsmål, man vil rejse i forbindelse med det foreliggende lovforslag.

Det er måske ikke helt urimeligt, når det ærede medlem hr. Enggaard rejser tvivl om visse af de prognoser, som udvalget er fremkommet med. Heldigvis har man i et demokratisk samfund altid lov til at tvivle — men med den sammensætning, det tekniske udvalg har haft, tror jeg nu nok, jeg må forbeholde mig at stole mere på de prognoser, der er fremkommet fra udvalget, end på de tanker, det ærede medlem var inde på.

Jeg tror i høj grad, at det var ønskedrømme, det ærede medlem gav udtryk for, når han fremstillede tingene således, at man kunne forvente, at der skete det modsatte af, hvad der hidtil er sket med hensyn til den meget store trafik i Københavns City.