

[Rimstad.]

havnske nærtrafik. Vi kan ikke forestille os, at den fra S-banetraffikken kendte „fri profil“ og det tilsvarende rullende materiel med den forhåndenværende sporvidde, hastighed, acceleration og vognindretning kan være det ideelle for tunnelbaner. Efter vor opfattelse må det være både for kostbart og for u hensigtsmæssigt at lægge vor kun lidet moderne S-baneudformning ned i tunneler under de dyreste arealer og bygninger i vort land. Det kan dog vist kun de samme folk finde på, som i sin tid, omkring 1930, forlangte Lille-Bæltsbroen bygget alene som jernbanebro og samtidig henviste bilerne til de eksisterende færgeruter.

Jeg har sagt det før, men vil gentage det her: den tanke at lade statsbanerne løse Københavns interne trafikproblemer kan ikke være rigtig. Det vil blive til jernbaneløst i, under og over gaderne, men det, der er brug for, er moderne, hurtige trafikmidler, der måske tager deres udgangspunkt i hurtigsporvogne, men absolut ikke i de togtyper, som er statsbanernes.

Endelig har vi spørgsmålet om disse anlægs finansiering, også om finansieringen af tunnelbanernes drift. Efter lovforslaget skal staten afholde $\frac{3}{4}$ af udgifterne, mens de implicerede kommuner tilsammen afholder $\frac{1}{4}$; samtidig skal staten betale det fulde driftsunderskud. Vi kan ikke forstå, at staten skal tage initiativet i denne storkøbenhavnske opgave, som efter vor opfattelse i hovedsagen bør løses fra kommunal side. Man kan i den forbindelse ikke sammenligne de store broprojekter, Limfjordstunnelen og motorvejene med dette forslag. Medens de første indgår som led i fjerndistancetraffikken, drejer det sig her udelukkende om at løse et lokalt problem. Hvis skatteyderne uden for Storkøbenhavn føler sig brøstholdne over den tanke, at de skal være med til at betale, hvad københavnernes daglige kommunikationsbehov koster, er det efter vor opfattelse med rette.

Vi kan derfor resumere vor stilling til dette lovforslag således: vi mener, at den linjeføring og i det hele taget det kommunikationsprincip, nærværende lovforslag sikrer den højtærede trafikminister bemyndigelse til at gennemføre, bør overvejes endnu en gang, før man træffer endelig beslutning, idet det er vor opfattelse, at projektet

hviler på urigtige forudsætninger for den kommende udbygning af hovedstaden.

Vi mener videre, at den valgte banetype er forkert, og anbefaler, at man gennemdrøfter spørgsmålene med udenlandske eksperter for at sikre sig, at ikke ensidige statsbanesynspunkter vil blive de afgørende.

Endelig kan vi ikke medvirke til gennemførelse af det foreliggende lovforslag, såfremt den foreslåede finansiering, 75 pct. til staten og 25 pct. til kommunerne, skal gennemføres. Vi mener, at københavnske tunnelbaner i hovedsagen må være et kommunalt anliggende, i hvilket statens rolle bør indskrænkes til at være koordinerende.

Diderichsen: Det er måske lidt dristigt af mig at tage ordet i denne sag, som kræver så megen teknisk viden, og jeg beder de tilstedeværende ærede medlemmer om at opfatte de følgende bemærkninger som nogle synspunkter fremsat af en interesseret borger og bygget på daglig erfaring.

Det er klart, at enhver, der færdes i København til daglig, er vidne til det truende trafikkaos eller trafiksammenbrud, som man må forvente vil indtræffe, hvis ikke der gribes kraftigt ind i løbet af forholdsvis kort tid. Hovedformålet med trafikken i en storby som København, og vel for øvrigt overalt, er at bringe byens og omegnens borgere — og ikke mindst tænker jeg på familierne — på en betryggende og bekvem måde fra den ene bydel til den anden. Borgerne bør kunne føle, at der virkelig bliver gjort noget for, at deres transportforhold kan formes på en bekvem, behagelig, betryggende måde og en måde, der tager videst muligt hensyn også til hygiejniske forhold og til folkesundheden. Det betyder ikke så lidt for de tusinder af borgere i København, som hver dag må færdes med de offentlige transportmidler, at disse er formet på en sådan måde, at man kan føle en smule hvile og afslappelse fra det stress, det pres, som mange udfører deres arbejde under, og det er ganske klart, at navnlig den kollektive trafik må spille en meget afgørende rolle i denne sammenhæng for os almindelige borgere.

Desuden er det klart, at også for erhvervslivet er gode transportforhold en forudsætning for trivsel og fremgang. Jeg har hørt