

**Ændringsforslag nr. 16**

vedtoges enstemmigt med 100 stemmer; 24 medlemmer tilkendegav, at de hverken stemte for eller imod.

**Ændringsforslagene nr. 18-26 og 28**

vedtoges uden afstemning.

Ændringsforslagene nr. 2 og 27 betragtedes som

vedtaget efter vedtagelsen af ændringsforslag nr. 28.

**Ændringsforslag nr. 29**

vedtoges uden afstemning.

Ændringsforslagene nr. 30 og 32 betragtedes som

bortfaldet efter forkastelsen af underændringsforslagene.

Ændringsforslag nr. 31, § 1, således ændret, ændringsforslag nr. 33, § 2, således ændret, ændringsforslag nr. 34 og § 3, således ændret,

vedtoges uden afstemning.

**Lovforslagets overgang til tredje behandling**

vedtoges uden afstemning.

**Formanden:** Lovforslaget går nu til fornyet behandling i udvalget.

Der er ikke mere på dagsordenen.

Folketingets næste møde afholdes i morgen, torsdag den 17. april, kl. 13 med følgende dagsorden:

**Første behandling af:**

Forslag til lov om et trafikråd for Storkøbenhavn.

Mødet hævet kl. 15.

**80. møde.**

Torsdag den 17. april kl. 13.

**Formanden:** I skrivelse af gårds dato meddeler statsministeren, at tronfølgeren, Hendes kongelige Højhed Prinsesse Margrethe, i henhold til bestemmelsen i § 8 i Danmarks Riges Grundlov i et i går afholdt statsråd har afgivet en højtidelig forsikring om ubrødelig at ville holde grundloven. Af forsikringsakten er udstedt to ligelydende originaler, af hvilke den ene i overensstemmelse med nævnte grundlovsbestemmelse skal overgives folketinget for at opbevares i sammes arkiv, medens den anden skal nedlægges i rigsarkivet. Den ene af de nævnte forsikringsakter oversendes hertil med statsministerens skrivelse og er nu nedlagt i folketingets arkiv.

Med skrivelse af gårds dato fremsender udenrigsministeren eksemplarer af en af udenrigsministeriet udarbejdet beretning til folketinget angående De Forenede Nationers 12. plenarforsamling. Eksemplarer af beretningen er omdelt til tingets medlemmer.

Indfødsretsudvalget har afgivet betænkning over forslag til lov om indfødsrets meddelelse m. v. Eksemplarer vil blive omdelt.

Den eneste sag på dagsordenen var:

*Første behandling af forslag til lov om et trafikråd for Storkøbenhavn.*

(Lovforslaget findes i tillæg A. sp. 1609, fremsættelsen i tidenden sp. 3507).

Lovforslaget sattes til forhandling.

**Heising:** Med dette lovforslag om et trafikråd for Storkøbenhavn står folketinget vel for første gang over for spørgsmålet om at skulle lovgive eller i hvert fald tage stilling til et større enkeltområdes trafikproblemer med henblik på en koordinering af områdets kollektive trafik. Men forslaget vil,

**[Heising.]**

om det gennemføres, måske have betydning ud over den kollektive trafik, fordi der er grund til at tro, at en samordning og en passende udvikling af de kollektive trafikmidler kan lette det trafikpres, der skyldes de individuelle trafikmidlers hastige vækst, og derved måske lette de meget store krav, som dette trafikpres stiller til udbygningen af vejnettet inden for området. Uanset om der derfor kan være forskellige syn på det foreliggende lovforslag, kan der vel næppe være uenighed om, at forslaget vedrører et vigtigt og omfattende trafikalt problem.

Det område, hvis trafikale forhold der her er tale om, rummer allerede i dag ca. 1 1/4 mill. mennesker eller ca. 30 pct. af landets samlede befolkning. Det storkøbenhavnske område har en særegen struktur og er inde i en stærk udvikling kendetegnet ved, at mange af kommunerne uden for København stærkt øger deres befolkningstal.

Det trafikmæssigt karakteristiske ved området er vel især den meget intense bolig-arbejdsstedtrafik over relativt store afstande; man kunne vel kalde det en nødvendig daglig trafik for befolkningen. Denne trafik går naturligvis ikke udelukkende, men dog i det væsentlige ind mod København fra omegnen, idet København jo er det mest udprægede erhvervsmæssige centrum. Jeg påstår ikke, at bolig-arbejdsstedtrafikken er noget særkende for København, men intet andet sted i landet har denne trafik et omfang og en intensitet, der kan sammenlignes med forholdene i det storkøbenhavnske område.

Der er både i lovforslaget og i ministerens fremsættelsestale udførligt gjort rede for de store trafikale problemer, der skabes af disse forhold inden for det storkøbenhavnske bysamfund. Jeg skal ikke uddybe dette nærmere, men nøjes med at sige, at mit parti kan erklære sig enig i den givne problemstilling og enig i, at det må synes naturligt, at områdets kollektive trafik anskues som en helhed.

Lovforslaget bygger jo i princippet på samfærdselskommissionens betænkning, hvis hovedsynspunkt er, at hvis de nuværende og fremtidige trafikale opgaver inden for det storkøbenhavnske område skal løses på en for samfundet som helhed og tillige på en for områdets befolkning til-

fredsstillende måde, må der tilvejebringes et eller andet organ, der samordner de forskellige former for kollektiv trafik.

Storkøbenhavn består jo, som alle ved, af en række selvstændige kommuner og betjenes af flere selvstændige trafikvirksomheder. På en række områder finder der allerede nu et samarbejde sted, således mellem Københavns sporveje og S-banerne, hvad angår S-banens bybanestrækning både takstpolitisk og omstigningsmæssigt, og mellem Københavns sporveje og NESA, som i fællesskab driver visse omnibus- og trolleylinjer, men en tilbundsgående koordination er der ikke, og takstmæssigt — og det er vist et vigtigt problem — indtager S-banerne uden for bystrækningen en særstilling.

Da forholdet nu er det, at man må forudse en betydelig befolkningstilvækst i det storkøbenhavnske område væsentligt, om ikke udelukkende, uden for København, må man regne med, at det vil være nødvendigt at udbygge nye områder for at skaffe plads til befolkningen, og der er da også tilvejebragt en foreløbig 15 års byudviklingsplan, som imidlertid som forudsætning har oprettelse af flere nye trafiklinjer, herunder S-baner. Også af den grund synes det rimeligt at muliggøre en koncentrering af investeringerne til de nødvendige trafik anlæg, fordi en sådan koncentrering rummer i hvert fald muligheder for at løse trafikproblemerne rationelt og på den samfundsmæssigt billigst mulige måde.

Jeg har bemærket, at der i en del af dagspressen allerede er givet udtryk for betænkeligheder, måske ligefrem modvilje imod lovforslaget; idet man finder, at hovedstadsområdet selv må klare sine trafikproblemer, således at statens indsats kan gøres andre steder i landet, hvor der er uløste større trafikproblemer. Jeg skal være den første til at erkende, at der adskillige steder findes uløste trafik- eller færdselsproblemer, men jeg tror, at der til trods herfor vil være forståelse for, at den meget intense trafik, der kendetegner hovedstadsområdet, og at det store antal mennesker, der dagligt skal transporteres, skaber problemer, der er af en særlig størrelsesorden. Må jeg nævne, at alene Københavns sporveje gennemsnitligt pr. dag befordrer 1/2 mill. passagerer. I den forbindelse vil jeg gerne sige, at det er ikke først og fremmest Københavns

## [Heising.]

interne trafikproblemer, der skal løses ved trafikrådets oprettelse. Københavns kommune har igennem årene foretaget betydelige trafikinvesteringer og har tilvejebragt et i det store og hele effektivt trafikapparat.

Man må forstå lovforslaget således, at det nærmest foreliggende vel vil være at udbygge trafikmulighederne mellem omegnskommunerne og København og koordinere denne trafik med det interne københavnske trafiknet. Man kan rejse det spørgsmål, om man ikke bør være betænkeligheder over for de trafikinvesteringer, der kan blive tale om, og som staten efter lovforslaget skal være delagtig i. Her vil jeg pege på, at betydelige investeringer under alle omstændigheder vil være nødvendige, for at den stigende trafik skal kunne afvikles uden urimeligt fordyrende og tabvoldende forsinkelser. Hvis ikke de kollektive trafikmidler udbygges, vil den individuelle trafik stige endnu stærkere, og trafikoverfyldningen vil nødvendigvis gøre meget bekostelige vej- og gadeanlæg og parkeringsanlæg, som staten gennem vejfonden måtte bidrage væsentligt til; men dog ville man næppe på denne måde kunne løse de trafikale problemer. En af mulighederne for at lette trafikpresset og aflaste udgifterne til veje vil derfor netop være at tilvejebringe et effektivt system af kollektive trafikmidler. Jeg kan derfor principielt sige, at mit parti ved den videre behandling af lovforslaget vil gå positivt ind i overvejelserne vedrørende løsningen af de store trafikale problemer, som er baggrunden for forslagets fremsættelse.

Det er givet, at folketinget vil og må gå ind i en nøjere overvejelse og undersøgelse af lovforslaget for at vurdere det, der her foreslås bygget op. Jeg mener, man må erkende, at bl. a. den økonomiske side ikke til fulde kan overses på grundlag af lovforslaget og i øvrigt heller ikke på grundlag af samfærdselskommissionens betænkning. Man kan nok — i hvert fald i nogen grad — overse de økonomiske forhold med hensyn til det eksisterende trafikapparat, men for at bedømme virkningerne fremover må der foreligge i hvert fald et skøn over de nærmest foreliggende investeringsopgaver. Man kan vel af bemærkningerne til lovforslaget se, at der skal foretages ret betydelige investeringer, men alene spørgsmålet om, hvor-

vidt anlægget af en tunnelbane fortsat skal indgå i overvejelserne, er af væsentlig økonomisk betydning. Der er andre problemer, der ikke kan siges at være helt afklaret, f. eks. visse økonomiske forhold mellem statsbanerne og trafikrådet og spørgsmålet om principperne for takstfastsættelserne eller, som man vist med et fagudtryk siger, tarifieringsprincipperne.

Ved en første betragtning af lovforslaget kan man måske få det indtryk, at der bliver tale om et ret indviklet administrationsapparat, men ministeren har jo peget på, at det i hvert fald ikke på nogen måde tilsigtes at opbygge store nye administrationsorganer. Det håber jeg er rigtigt, og jeg er enig med ministeren i, at det bør undgås.

Selv om lovforslaget ser indviklet ud i den henseende, mener jeg, at et nærmere studium af det må føre til den erkendelse, at forslaget er logisk nok bygget op med hensyn til de organer, der skal oprettes, bevillingsråd, direktion, teknikerudvalg, stående fællesudvalg, trafikdirektorat og koncessionsudvalg, men alligevel fortjener det vel en overvejelse, om der måtte være mulighed for at gøre det noget mere enkelt. Jeg kan også i denne forbindelse nævne problemet om en afvejning af bevillingsrådets kompetence over for direktionen og trafikdirektoratet.

Et af de vigtigste, ja, måske det vigtigste økonomiske spørgsmål vedrørende forslaget er selvsagt bestemmelserne i § 27 om fordelingen mellem staten og kommunerne af udgifterne til den såkaldte investeringspulje. Efter forslaget skal fordelingen af finansieringsbyrden være 60 pct. til staten og 40 pct. til kommunerne, hvorimod kommissionens forslag efter indtrængende henstilling fra de implicerede kommuner havde fordelingen 75 pct.: 25 pct. Her står vi vel overhovedet ved et af de vigtigste problemer i forbindelse med spørgsmålet om oprettelse af et storkøbenhavnsk trafikråd, vigtigt, fordi denne investeringspulje foruden at skulle bestride forrentningen af lån, der optages til nye trafikinvesteringer, og afskrivningen af de herved fremkomne aktiver også skal bestride forrentning og afskrivning af de eksisterende aktiver, som efter forslaget skulle overgå til trafikrådet, altså bl. a. S-banen og Københavns sporveje.

Jeg har bemærket, at nogle har fået den

## [Heising.]

opfattelse, at trafikrådet skulle købe de eksisterende trafik anlæg, men det er der jo ikke tale om, ej heller er der i forslaget tale om, at staten skal delagtiggøres i de daglige driftsudgifter og være med til at dække underskud på den egentlige trafikmæssige drift. Men hvad betyder da dette foreslåede byrdefordelingsforhold på 60 pct. for staten og 40 pct. for kommunerne? Rent umiddelbart ville mange måske mene, at det betyder, at medens staten i øjeblikket ikke er med i udgiftsbilledet, skulle staten pludselig til at betale 60 pct. af områdets trafikudgifter og kommunerne slippe tilsvarende billigere; men sådan forholder det sig jo slet ikke. Jeg har ikke mulighed for at gå i enkeltheder, men jeg vil dog nævne, at hvis man ser på de eksisterende trafikvirksomheder og forrentningen og afskrivningen af deres nuværende aktiver, må man antage, at staten efter lovforslaget vil slippe billigere end nu, medens kommunerne samlet skal betale mere. Det ligger i, at kommunerne ganske vist fremover kun skal bidrage med en vis andel af forrentning og afskrivning vedrørende deres nuværende anlæg, men samtidig skal bidrage med samme procentvise andel til S-banernes forrentning og afskrivning.

Howdan billedet vil blive fremover, kan vi ikke nøje overse i dag, fordi det dels vil afhænge af investeringernes størrelse, dels af investeringernes art. Der må man ikke glemme, at medens investeringer i S-banerne hidtil helt har været statens sag, skulle efter forslaget kommunerne fremover også ind i billedet vedrørende S-banerne. Dette spørgsmål om byrdefordelingen vil det være naturligt at se nærmere på ved den videre behandling af lovforslaget, og jeg har til hensigt senere at stille forslag om, at det henvises til behandling i et udvalg; men mit parti giver altså tilsagn om vilje til positiv indsats ved den videre behandling, som der dog næppe vil være mulighed for at afslutte i indeværende folketingsår.

Efter disse ordførerbetragtninger vil jeg gerne fremsætte nogle bemærkninger, som står for min egen regning, men som baggrund dog har visse overvejelser inden for Københavns kommune.

Først og fremmest vil jeg gerne have sagt, at det er med meget stor betænkelighed, at

man i København har set lovforslagets ændring af byrdefordelingsforholdet i forhold til samfærdselskommissionens forslag og indstilling. Det er fejlagtigt at tro, hvad jeg om et øjeblik skal sige nogle ord om, at forslaget vil medføre en væsentlig lettelse af de forpligtelser, der økonomisk hviler og vil komme til at hvile på København i forbindelse med Københavns trafikapparat. Derfor har Københavns kommune i sin tid tilkendegivet over for kommissionen — og det samme er meget stærkt gjort gældende af de andre kommuner i området — at 25 pct. som kommunernes andel i investeringspuljen måtte være grænsen for deres økonomiske bæreevne. En ændring af fordelingsforholdet må derfor gøre de pågældende kommuner forbeholdne i deres stilling til forslaget. Den højtærede minister har i sine bemærkninger til lovforslaget imødeset denne indvending, og han imødegår den ved at sige, at man kan afbøde virkningerne af den ændrede byrdefordeling ved at strække investeringsopgaverne efter deltagerens økonomiske bæreevne, og det kan naturligvis ubestrideligt gøres. Kommunernes samlede økonomiske indsats set over en årrække ville ikke blive mindre, men altså blot strække sig over et længere åremål. Men at afbøde virkningerne for kommunerne af forhøjelsen af deres egen andel fra 25 pct. til 40 pct. vil så temmelig svare til, at det 15 års investeringsprogram, der har været talt om, måtte blive et 25 års program, og så bliver spørgsmålet unægtelig, om ikke selv den strengt nødvendige udbygning af trafiklinjerne forsinkes helt urimeligt.

Dernæst vil jeg gerne udtrykke håbet om, at folketetinget vil forstå, at lovforslagets virkninger vil være særlig indgribende over for København, som — stadig efter lovforslaget — skulle afgive hele sit trafikapparat til trafikrådet. Det drejer sig om en trafikvirksomhed af betydelig kapacitet, idet Københavns sporveje befordrer 180 millioner passagerer årlig, og det drejer sig om aktiver af meget stor betydning for Københavns befolkning, aktiver, der alene er tilvejebragt ved Københavns egen indsats. Københavns kommune er ligesom de øvrige kommuner i det område, der berøres af lovforslaget, på et vist tidspunkt blevet orienteret om samfærdselskommissionens

## [Heising.]

arbejde, simpelt hen fordi kommissionen naturligtvis måtte kende kommunernes indstilling, og ligesom de øvrige kommuner har København i sin tid underhånden givet tilslutning til kommissionens forslag, bl. a. ved at bemyndige sine repræsentanter i kommissionen til at tiltræde betænkningen, men man gjorde det ikke uden betænkeligheder. Man måtte nemlig se i øjnene, at kommissionsforslagets økonomiske retningslinjer, således som de går igen i lovforslaget, så sikkert som amen i kirken mange år fremover ville pålægge kommunen store finansielle forpligtelser, som i og for sig helt ville krydse de bestræbelser, København har udfoldet for at forbedre sporvejenes økonomi.

I modsætning til lovforslagets principper betragtes ved Københavns sporveje forrentning og afskrivning som egentlige driftsudgifter, og også pensionsudgifterne forudsættes afholdt over driften. Ganske vist er udgifterne af en sådan størrelse, at der næppe var reel mulighed for at tilvejebringe egentlig balance i driftsregnskabet; men det er påregnet, at man ved forskellige foranstaltninger kan nå et væsentligt skridt frem mod et bedre driftsmæssigt resultat for de københavnske sporveje. De pensionsforpligtelser, der efter lovforslaget vil påvirke Københavns kommune, bliver meget betydelige og må efter beregninger foretaget allerede for flere år siden anslås til for en lang årrække at være mellem 14 og 16 mill. kr. årlig; beregninger i dag ville sikkert vise større tal. Disse forpligtelser ville være ganske uafhængige af, hvilket byrdefordelingsforhold der i øvrigt fastlægges mellem staten og kommunerne. Alligevel er det sådan, at lovforslaget også på dette område, altså med hensyn til fastlåsningen af Københavns pensionsforpligtelser, betyder en forringelse i forhold til kommissionsforslaget. Til trods for dette forslag af meget vidtgående økonomisk rækkevidde gik København altså dog ind for samfærdselskommissionens betænkning; men mon ikke de fleste vil kunne indse, at med denne pensionsbyrde som en fast grundforpligtelse for København må det være af meget stor økonomisk betydning, at byrdefordelingsforholdet bliver sådan, at det ikke alt for stærkt forrykker kommunens økonomi. Derfor måtte København

over for kommissionen i sin tid insistere på de 25 pct. som maksimum for kommunernes andel, og jeg ved også, at Københavns kommune fortsat vil fastholde det standpunkt, at byrdefordelingsforholdet bør være 25:75 pct.

Også en anden ting spillede en rolle for Københavns positive indstilling til samfærdselskommissionens forslag, nemlig at tunnelbaneproblemet ifølge dette skulle tages op på realistisk grundlag, således at der var udsigt til, at i hvert fald en betydelig del af den kollektive trafik fra forstæder og omegn kunne indføres til bymidten under jorden, hvad der på ikke særlig lang sigt var en forudsætning for, at man kunne løse byens øvrige færdselsmæssige problemer på rimelig måde. Det synes ikke, som om lovforslaget giver megen mulighed for en realistisk optagelse af dette problem, men det må tiden vise.

Må jeg slutte med at sige, at man fra Københavns side håber, at der, hvad det økonomiske angår, vil vise sig mulighed for at føre lovforslaget nærmere henimod samfærdselskommissionens forslag.

**Anker Lau:** En kommission, som blev nedsat i 1950 af den daværende indenrigs- og boligminister, har arbejdet med denne sag i 5 år, ministeriet for offentlige arbejder har behandlet kommissionens resultat videre i 3 år, og nu foreligger der altså for det høje ting et lovforslag omfattende 13 kapitler med 45 paragraffer. Det høje ting har vel haft lige så mange dage, som kommission og ministerium har haft år til at sætte sig ind i det foreliggende store materiale, og der er vel derfor ingen, som venter, at vi på den korte tid har kunnet danne os et helt færdigt begreb om disse 45 paragraffers indhold og deres vidtrækkende konsekvenser for hovedstadens trafikudvikling og denne udviklings forhold til byplanlægning, byudvikling og meget mere.

Noget færdigt standpunkt til hele den finansielle side af sagen med hensyn til de implicerede kommuners indbyrdes forhold og deres forhold til staten skal man ikke vente, ligesom det heller ikke har været muligt at tage noget endeligt og afgjort standpunkt til alle de problemer, sagen rejser for de mange mennesker, som berøres i deres arbejdsforhold af forslaget. Det er

[Anker Lau.]

da heller ikke meningen, at man her skal gå i detaljer ved første behandling af et forslag som dette, men at man nærmest skal holde sig til principperne. Det har jeg da også tænkt mig at gøre. Alene en forsvarlig gennemgang af de 45 paragraffer og deres forgrenede virkninger vil kræve meget lang tid, og jeg må derfor gå ud fra, at det ikke kan være meningen, at dette forslag skal gennemføres i indeværende samling. Men alligevel synes jeg, at det er rigtigt — og det siger jeg den højtærede minister tak for — at forslaget fremsættes nu til en forberedende behandling, således at en drøftelse kan finde sted ude omkring i de kommuner og i de befolkningskredse, der berøres af forslaget, og så må vi formentlig til efteråret tage mere alvorligt fat på sagen.

Jeg skal herefter i henhold til reglerne for en førstebehandling gå over til at sige noget om de principper, der er nedlagt i lovforslaget. Kommissionen synes at være enig i sin indstilling i betænkningen, og jeg vil da også gerne sige, at om den tanke, der ligger bag hele sagen, kan der vel heller ikke her opstå større uenighed. At samordne en storbys vældige og voksende trafik og kommende trafikbehov således, at den ene hånd altid ved, hvad den anden gør, er blevet noget af en nødvendighed. Efterhånden som København vokser — og vokser mere og mere sammen med en lang række af omegnens kommuner — må der opstå en række fælles opgaver, hvortil trafikken naturligvis hører, og som må kræve samarbejde både med hensyn til planlægning og finansiering. Tanken om et mere omfattende Storkøbenhavnråd har da også gang på gang efter krigen været fremme. Nu foreslår man altså et sådant råd, men for et enkelt begrænset område, nemlig for trafikken.

Man kan sikkert diskutere, om den valgte fremgangsmåde er den rigtige eller den bedste, men helt enkel synes den i hvert fald ikke at være. Den første tanke, jeg fik, da jeg læste lovforslaget igennem, var, om det dog ikke skulle være muligt at etablere

det nødvendige samarbejde mellem de implicerede parter på en mere enkel, lettere og simplere måde, end det er tilfældet i forslaget. I alt fald rejser den foreslåede form, og især med hensyn til overgangen, en lang række problemer, som jeg ikke er helt sikker på finder deres rigtige løsning efter forslaget, og der er en hel del detaljer, som jeg har hæftet mig ved ved en gennemgang af lovforslaget, men som jeg ikke ved denne lejlighed skal komme ind på. For oversigtens skyld vil det vel imidlertid nok være rigtigt at forsøge ved denne førstebehandling ganske enkelt at stille op, hvad det egentlig er, forslaget drejer sig om. Jeg har forsøgt at gøre det i 7 punkter:

For det første oprettes der et politisk repræsentativt trafikråd på 37 medlemmer, og dette råd deles igen i 2 organer, et bevillingsorgan og en sagkyndig direktion.

For det andet knyttes der hertil et trafikdirektorat, som skal udarbejde planerne for 5-årige perioder og senere gennemføre disse. Jeg forstår, at dette i og for sig ikke er en nydannelse, men en omflytning fra de organer, der for tiden har denne administration.

For det tredje skal der oprettes et fast teknikerudvalg.

For det fjerde skal der oprettes en række stående samarbejdsudvalg til at sikre samarbejdet med statsbanerne og med vejmyndigheder, til at behandle spørgsmål vedrørende byplanlægning og byudvikling o. s. v.

For det femte er det disse organers opgave at udarbejde planer, som endeligt skal godkendes af trafikrådet, der også skal bevilge pengene til deres udførelse. Det er dog ikke mere endeligt, end at de sluttelig skal forelægges for folketinget, Københavns borgerrepræsentation, Frederiksberg kommunalbestyrelse og Københavns amtsråd.

For det sjette tænker man sig med hensyn til økonomien oprettet en investeringspulje, som skaffer pengene ved lån, men udgifterne til forrentning og afdrag skal her dækkes med 60 pct. af staten og 40 pct. af kommunerne efter folketal.

For det syvende tænkes de øvrige drifts-

## [Anker Lau.]

udgifter dækket fuldt ud af driftsindtægterne, og der regnes med en mulighed for, at driften efterhånden vil være i stand til at yde bidrag til investeringspuljen.

Disse 7 punkter er vel stort set det, som lovforslaget byder på, og det forekommer mig unægtelig at være en meget stor og meget vidt forgrenet institution for et enkelt område som trafikken; det bliver jo en hel trafikkrigsdag med en slags tokammer-system og en række stående udvalg samt et budget af anelig størrelse. I tider, hvor man gør, næsten hvad man kan for stadig at udvide administrationen, kan man jo nok få sine bange anelser med hensyn til, hvad dette efterhånden kan føre til, og så er der dog kun tale om at samordne en række allerede eksisterende trafikvæsener i et forsøg på at finde frem til en mere praktisk formulering og udvikling af fremtidens trafik.

Jeg er ganske klar over, at alt dette, der altså allerede ligger i administrationen, som jeg fremhævede det før, ikke er noget nyt, der kommer oven på det, vi har; men hvis forslaget i øvrigt skal kunne have nogen chance for at blive accepteret på disse områder, må der gives helt konkrete oplysninger om, hvad der kan spares på de steder, hvor trafikken hidtil har været ordnet. Hverken i fremsættelsestalen eller i lovforslaget siges der noget helt klart om dette, men det må være afgørende, at man finder ud af, om forslaget betyder en udvidelse af administrationen eller det kun drejer sig om en omlægning.

Endelig er der spørgsmålet om finansieringen. Det siges i bemærkningerne, at det samlede trafikunderskud i området hidtil har andraget 20-30 mill. kr., som er blevet dækket af kommunerne, medens staten har båret byrden ved finansiering og udbygning af S-banerne. Kommissionen stiller herefter forslag om, at de fremtidige tilskud til investeringspuljen skal dækkes med 75 pct. af staten og 25 pct. af kommunerne.

Jeg forstår godt, at den højtærede minister efter moden overvejelse har reduceret statens bidrag til 60 pct. og forhøjet kommunernes til 40; den højtærede ministers argumentation herfor synes jeg har vægt. Men selv om det siges i den højtærede ministers fremsættelsestale, at disse tilskud skal

ydes efter en forud fastlagt plan — altså ikke som hidtil efter konstateret underskud — og med et ubetinget krav om, at de øvrige udgifter skal afholdes af driftsindtægterne, er der trods alt ingen absolut garanti for, at dette krav opfyldes, og det vil derfor også af den grund være rigtigt at sætte et spørgsmålstegn også ved den byrdefordeling, som den højtærede minister foreslår.

Trafikrådet overtager jo, jeg havde nær sagt den bedste del, i hvert fald driften af den bedste del af DSB, nemlig S-banerne, og dette må formentlig betyde øget underskud for statsbanerne og dermed større bidrag fra staten. På et område som dette må der være en rimelig balance imellem de krav, et sådant område stiller til trafikken, og det pågældende områdes vilje til at betale derfor, og vi må derfor have undersøgt, hvorledes det reelle forhold i kroner og øre er i dag, og hvorledes det ventes at blive efter lovforslaget.

Til slut skal jeg sige noget om den kollektive trafik og om den individuelle samt om offentlig drift og privatdrift i tilknytning til forslaget. Forslaget drejer sig jo udelukkende om den kollektive trafik, og jeg vil derfor understrege to ting, som for mit parti spiller en rolle. Vi ønsker ikke hele dette områdes trafik i en nærmere fremtid helt lagt ind under stats- eller kommunaldrift. Vi ønsker, at der stadig må være rimelige forhold for privatdrift af visse trafiklinjer. Vi ønsker også, at hele forslaget må tage sigte på at tilrettelægge den kollektive trafik således, at der bliver tale om samtidig at forbedre forholdene for den individuelle trafik, som stadig vokser. Udviklingen i retning af kollektiv trafik må ikke unaturligt forceres så langt frem, at man begynder at modarbejde den naturlige udvikling, som den individuelle trafik ubestrideligt er inde i, blot for at skaffe kunder til de sporveje og offentlige busser, man har eller ønsker at få. Udviklingen går nu engang i retning af individuel trafik med cykler, knallerter, motorcykler og biler; det kan man lige så godt gøre sig klart, inden man begynder på alt for store omlægninger og investeringer. Fra ledende side inden for Københavns sporveje blev der for ikke så længe siden i et blad her i København i anledning af sporvejenes voksende underskud fremsat ud-

## [Anker Lau.]

talelser, som måtte forstås således, at de kollektive trafikmidler måtte have en sådan fortrinsstilling, at de kunne betale sig; det var tanken om at holde bilerne ude i periferien og så tvinge folk op i busser og sporvogne. Det ville imidlertid efter min mening være helt urimeligt at tænke på at skruer udviklingen tilbage på dette område, og opgaven må derfor være at forme udviklingen således, at den nødvendige kollektive transport kan løse opgaverne uden at bremse udviklingen på det individuelle område, men at den tværtimod vil skabe bedre vilkår for den.

Med disse bemærkninger går vi altså til arbejdet i det udvalg, som bliver nedsat. Vi gør det med sympati for selve den tanke, der ligger bag lovforslaget; vi gør det med ikke ringe skepsis over for den udformning, forslaget har fået, men vi gør det med vilje til at finde en ordening, der kan tilfredsstille den store og voksende befolkning, som lever i det storkøbenhavnske område.

**Carsten Raft:** Selvfølgelig har også det konservative folkeparti forståelse af de tilbøjeligheder til at koordinere trafikken, som der må være i en hovedstad, som har været betjent af et trafikapparat, der har udviklet sig uden nogen sinde for alvor at have været koordineret eller planlagt. Vi vil være med i enhver bestræbelse på at finde de former, der er de bedste.

Jeg vil gerne med det samme sige, at der er vistnok ingen i den konservative folketingsgruppe, der har tillid til eller tro på, at man her har fundet den form, som er den rigtige. Sådan lidt jævnt sagt kan man sige, at i virkeligheden propper man en mængde besvær ned i en kinesisk æske og sender derefter masser af håndfulde mandariner ned i æsken, og så håber man, at der kommer noget fornuftigt ud af det. Vi tror ikke, at dette bliver resultatet. Vi tror, det er alt for overdimensioneret og bygger alt for meget på troen på, at når folk blot kommer alle steder fra og får indflydelse på beslutninger angående lokale bekvemmeligheder og afhjælpning af vanskeligheder, så kommer der det rigtige ud af det.

Det gør selvfølgelig indtryk, at samfærdselskommissionen med de fremragende medlemmer, der sidder i den, er nået til enighed

om dette spørgsmål, men afgørelsen falder jo dog for lovgivningens vedkommende her i folketinget.

Man imponeres egentlig over det organisationsapparat, der er bygget op. Man sidder nu og da og tænker på, at det er en slags eksamensopgave for cand. polit.er, men for viderekomme. Det er jo nogle af de virkelig store planlæggere her i landet, Kjærboel, Drejer, Stochholm o. s. v., som har været med til at udarbejde disse store planer, og det er gjort med megen omtanke og meget udførligt. Vi oplever sådanne ting, som vi gamle — om jeg så må sige — troede vi dog var blevet fri for, som valgmandsfor-samlinger. Jeg husker fra gamle dage de taktiske kombinationer, når vi valgte til landstinget, men det virker alligevel lidt forbløffende, at det skal være forberedelsen til valg af en part af en mand, der skal sidde og bestemme trafiklinjer, stoppesteder, omstigningssteder og den slags ting. Det er muligt, man ikke kan finde andre måder til at få de forskellige lokale interesser repræsenteret, men jeg er bare bange for, at der ikke kan tages hensyn til én lokal interesse, der på den måde gennem mange gennemgangsled får en kvart mand ind, som er med til at bestemme disse ting, når der også skal tages hensyn til alle de andre lokale interesser.

Et trafikudvalg som det, der sidder i øjeblikket, der hører en kommune og taler med en kommune — jeg tænker selvfølgelig her meget naturligt som omegnsmand særlig på det, der er det nye i lovforslaget, og det, der særlig vedrører omegnskommunerne, nemlig rutebilerne — får meget mere besked og får meget mere at holde sig til i så henseende end den forsamling, der kommer fra alle kanter af det storkøbenhavnske amt.

Og jeg synes, jeg må sige til folk, der ikke bor i eller har deres gerning i Københavns amt, at man gør sig skyldig i en misforståelse, hvis man tror, at det er et amt, hvori de forskellige kommuner kender hinanden og har megen forbindelse med hinanden indbyrdes; det er amtet alt for stort til. Folk ude i Lyngby ved meget lidt om, hvad der sker i Hvidovre. Jeg tror, man har meget nemmere ved at komme i forbindelse med hinanden i amterne ude i landet, og den tendens, der faktisk er i lovforslaget, til at flytte afgørelserne fra kommunen til



## [Carsten Raft.]

amtskommunen, vil bevirke, at den lokale indflydelse f. eks. på det, der for os er meget vigtigt, de livgivende trafikforbindelser, som rutebilerne gennem en kommune er, vil forsvinde undervejs op til den store kunstige forsamling, som er skabt ved dette meget sindrige og fint udbyggede organisationsforslag. Jeg tror også, at tankerne om de mulige vanskeligheder er overeksponeret.

Selvfølger skal man se at få gang og plan i alt dette, men der er ikke anarki f. eks. i Københavns amt i disse spørgsmål. Der er ikke sket ting, der fuldkommen forrykker tingene, og der er ikke tabt virkelige værdier ved fejlplanlægning. Det hele er dog gået så nogenlunde med de foranstaltninger, der findes, og med de gamle, hævdvundne myndigheder, som har at gøre hermed. Der er her tale om forhold, der interesserer mig og de folk, jeg repræsenterer, og når man tænker på, hvor godt den ærede socialdemokratiske ordfører talte for København, må jeg vel også have lov til at brede mig lidt.

Problemerne med hensyn til disse linjeføringer er ganske overordentligt lokalt placeret, og det er et særkende for Københavns amt i øjeblikket, som vi ikke må tabe af syne, når vi laver store nye organisationsoverbygninger, at det i dag er et af de mest udbyggede i kommunalpolitisk henseende. Kommunalpolitikken betyder dér mere end de fleste andre steder i landet. Man har en særlig forbindelse med hinanden. Kommunalbestyrelsens medlemmer bor rundt omkring i kommunen i de forskellige villa-bebyggelser, og folk kender dem. Der er så mange nye og særlige forhold, der presser sig på og har interesse for kommunens beboere. Det giver sig udtryk i et ganske særligt kommunalt liv med en meget stærk stemmedeltagelse og personlig stemmeafgivning, og jeg tror, at når man fra de rådgivende kommunale folk går over til en større forsamling, opgiver man de steder, hvor man virkelig får de rigtige råd.

Jeg tror, betænkelighederne er overeksponeret. Vognmændene i Københavns amt har i virkeligheden stort set løst deres opgave, som de skulle, med hensyn til rutebiler. En mand, der lægger kapital, interesse og arbejde til, registrerer bedre, hvad der

sker, end en mand, der sidder på et kontor og planlægger. Jeg tror, at de trafiknævn, der har været vejledende, har været fornuftige og omsorgsfulde med deres vejledning, og jeg tror stort set, at denne er blevet givet på en sådan måde, at alle de vanskelige problemer, som man bygger det store apparat op for at løse, slet ikke eksisterer. Selvfølgelig er der begået fejl, og selvfølgelig er der opgaver, som ikke er løst endnu, men i det store og hele tror jeg ikke, man skal forestille sig anarki, uorden og forkerte dispositioner.

Nu er det jo meningen, at dette skulle være en koordinationssplan, og efter kommissionens behandling af tingene vender planen tilbage til de to ministre, der har hermed at gøre, for at man kan få stadfæstet, at det bliver en koordinationssplan. Jeg tvivler på, at det bliver en koordinationssplan, når man ser bort fra alle de officielt ledede trafikmidler. Jeg tænker f. eks. på de vilkår, som nye private bilruter får under trafikrådet, den bestemmelsesret, man har over dem og deres regnskaber, denne ufravigelige passage over en koncession, der skal gives af folk, som i virkeligheden er konkurrenter på området. Jeg kan ikke se andet, end at det ganske planmæssigt fører hen til det, som man benægter er meningen: et trafikselskab, som samler alle trafikmidler, og ikke blot en koordinationssplan, og det er vi i hvert fald imod.

Jeg taler meget om dette, for det er afgørende for omegnens liv. Der er for disse rutebiler én ting, der er sikker. Der er selvfølgelig en tendens til stordrift her som andre steder, men det er helt sikkert, at er der noget sted, hvor den individuelt betjente forretning er på sin plads, så er det ved rutebilerne, hvor manden selv kører med, kender sit publikum og prøver at tilgodese dets tarv og interesse, og det er nøjagtig det samme for småbanernes vedkommende. Her er folk, der kender vilkårene nøjagtigt. I samme øjeblik — jeg har selv oplevet det; jeg er i mangfoldige år blevet betjent af en rutebil — en rutebil fra at være ejet og administreret af en enkelt mand går over til et stort selskab — det er ikke en anklage mod nogen bestemt — mister man forbindelsen mellem publikum og ejer. Hele betjeningen bliver en anden, det svigter med hele den kontakt, der skal være mellem

[Carsten Raft.]

publikum og dem, der betjener trafikken, og man ser med nogen ængstelse på, hvordan det vil blive, når der kommer en endnu fjernere offentlig historie, ledet af et eller andet kontor inde i København. Derfor mener vi, at tendensen i forslaget er imod det, der er sundt for trafikbetjeningen, specielt på det område, der har interesse for de folk, jeg taler om her, og for en stor del af det område, som faktisk er det væsentligste i denne plan.

Jeg er fuldkommen klar over, at der er meget større problemer end disse organisationsproblemer. Jeg er ganske klar over, at bag dette ligger spørgsmålet om investeringsforhold, Københavns sporveje, tunnelbanen og S-banens såkaldte store overskud. Jeg vil bare sige om det, at sagen er dårligt egnet til en stor diskussion ved første behandling her i salen. Vi har fra vor side gjort det, vi synes var det rigtige; vi har vedtaget at sætte en repræsentant<sup>3</sup> for hver af disse områder ind i udvalget, og så må vi se at finde den rigtige løsning.

Dog vil jeg som omegnsmand i anledning af megen pressediskussion i den senere tid komme med den lille bemærkning, at hvis det ligger bedre og lysere for S-banerne end for alle andre trafikmidler, er det ikke en nådegave, der er blevet sendt statsbanerne fra oven, så er det simpelt hen fordi S-banernes passagerer betaler mere, end de egentlig skulle, i forhold til passagererne i de andre trafikmidler. Det er den ganske enkle forklaring.

Jeg har gennem år forlangt at få disse S-baneregnskaber at se, og jeg fik et af trafikminister Elgaard for 11 år siden; men så holdt det op, regnskabet var for godt, man holdt ikke af at udlevere det. Nu får vi det altså frem igen, og vi kan med det og med Københavns sporvejes regnskab og med NESAs regnskab i hånden drøfte disse store spørgsmål, der ikke er egnet til en offentlig debat på sagens første stadi, men som egner sig til virkelig overvejelse, hvorunder alle interesser er repræsenteret.

Man kan altså ikke regne med, at vi meget stærkt vil være med i arbejdet med denne plan. Den passer ikke vort principielle synspunkt, den synes os ikke at lede til det, det drejer sig om. Men man vil finde os

overalt, hvor man på en eller anden måde søger at løse problemerne.

Bortset fra de store spørgsmål, jeg her har talt om, vil jeg med hensyn til det, som forslaget trods alt mest beskæftiger sig med, nemlig spørgsmålet om, hvordan man kan koordinere og planlægge hele denne historie, have lov at sige, at jeg tror slet ikke, at hele dette stort opbyggede apparat er nødvendigt. Nedsæt et koordinationsdirektorat på 2-3 raske folk med nogle kontorfolk, lad dem være rådgivende for kommunerne, og lad os gå til dem! Det er jo sådan, at medens vi har bakeset med alle mulige planer om hovedstadsordning o. s. v., har kommunerne arbejdet udmærket godt med hinanden. Man kommer ikke på et omegnsrådhus uden at møde en borgmester fra en af de andre kommuner, som er kommet for at tale med den stedlige borgmester om den ene eller den anden ting. I praksis findes der ingen vældig rigsdag med valgmandsvalg og alle mulige indskudte store organisatoriske mellemled, som skal være til disposition med hjælp og rådgivning og betjening. Den samarbejdsvilje, som altid findes blandt danskere, og som specielt har udviklet sig i de kommuner, som er nødt til at tale med og samarbejde med hinanden, kan utvivlsomt medvirke til at løse disse problemer meget bekvemmere, end hvis man laver den kolossale trafikgrundlov, som man har fremsat forslag om for det danske folketing.

**Lannung:** Tanker og synspunkter af den art, som det foreliggende lovforslag er udtryk for, har gennem lang tid haft den største interesse bl. a. for mine meningsfæller, navnlig på Københavns rådhus. Det er for så vidt med glæde og anerkendelse, vi ser, at man nu er kommet så langt, at der er et lovforslag på tingets bord. At der så er enkeltheder og endog vigtige enkeltheder, som nogle af os gerne havde set anderledes og mere på linje med den enstemmige kommissionsbetænkning, er en sag for sig, som jeg skal komme tilbage til.

Et hovedformål med det foreliggende lovforslag er, som det er sagt, at sikre et fast organiseret samarbejde og en samordning af persontrafikken i det storkøbenhavnske samfund, som jo på tværs af de mange kommunegrænser både erhvervsmæssigt og øko-

## [Lannung.]

nomisk mere og mere danner et fælles bysamfund, der jo efterhånden omfatter en fjerdedel eller mere af hele landets befolkning. Det er en afgørende interesse for dette bysamfund, ligesom det også derved er blevet en samfundsinteresse, at denne trafik udvikles og drives ud fra et helhedssynspunkt, således at trafikken bliver så økonomisk og så effektiv som muligt og både støtter sig til og underbygger byudviklingsplanen. Der har derfor længe været brug for et samordnende organ for samtlige kollektive trafikmidler i Københavnseggen, eller skal vi sige i hovedstadsområdet. Erfaringen har bevist, hvad man vel også på forhånd kunne regne med, at det her ikke er nok med et løsere samarbejde i den forstand, at repræsentanter for de forskellige trafikgrene drøfter spørgsmål, der ligger for, men at det er nødvendigt at skabe et fast organiseret samarbejde, først og fremmest til sikring af den rette, rationelle arbejdsdeling imellem trafikmidlerne og for at skabe grundlag for en samlet planlægning med den bedst mulige og mest økonomiske betjening af hele hovedstadssamfundet for øje. Erfaringen har efter min opfattelse godtgjort, at et sådant samarbejde kun kan sikres gennem den fornødne lovgivning eller lovgivningsramme, hvilket jeg gerne vil fremhæve over for den sidste ærede ordfører.

Det foreliggende lovforslag har allerede heri sin fulde berettigelse og fortjener alene af denne grund efter min opfattelse for så vidt støtte fra alle sider. Man kan diskutere, om denne lovforslagets hovedtanke er ført ud i livet på den mest hensigtsmæssige måde, og ved første gennemgang synes hele apparatet lidt indviklet og vidtløftigt. Studerer man det nærmere, må man nok indrømme, at det ikke er så slemt, som man først kunne få indtryk af; det er mindre massivt, end det kunne se ud til, og man må erkende, at opbygningen ingenlunde er uden logik, men er gennemtænkt og indrettet til at imødekomme og varetage de mange hensyn, der gør sig gældende og må gøre sig gældende, hvis dette samarbejde skal møde mindst mulig modstand og formidles så gnidningsløst som muligt. Jeg vil dog gerne være med til under lovforslagets behandling at se på, om der ikke er enkeltheder, endog betydningsfulde enkeltheder, der kan gøres

klarere, og ting, der kan gøres simple og dermed også bedre, og den højtærede minister har jo på forhånd tilsagt velvillig medvirken hertil.

Jeg vil gerne understrege, at jeg finder det rigtigt, at de nødvendige offentlige tilskud til den trafik, der her er tale om, ikke som indtil nu gives som dækning af de konstaterede årlige underskud, hvad der i nogen grad stiller de tilskudsbevilgende myndigheder over for fuldbyrdede kendsgerninger. Det er både principielt og praktisk langt bedre, at disse tilskud i stedet for ydes efter en bestemt forud lagt plan, men til gengæld under den klare forudsætning, at de øvrige udgifter skal afholdes af driftsindtægterne. Jeg synes derfor, det er velovervejet og rigtigt, at man på den måde, om jeg så må sige, flytter det offentliges tilskud frem til de kollektive transportinvesteringer, hvis omfang de bevilgende myndigheder direkte har herredømme over, i stedet for at deltage i de efterfølgende underskud som nu. Til gengæld skulle der så ikke længere blive tale om sådanne underskud i forhold til staten eller kommunerne.

På et hovedpunkt rummer lovforslaget sammenlignet med samfærdselskommissionens betænkning en stor skuffelse for hovedstadssamfundets skatteydere, idet delingsnormen med hensyn til investeringsudgifterne er ændret, som vi alle ved, dertil, at hovedstadskommunernes andel i stedet for de forudsatte 25 pct. er forhøjet til 40 pct. og statens er nedsat fra 75 pct. til 60 pct. De fleste hovedstadsbeboere vil mene, at lovforslaget for så vidt er utilfredsstillende, og at det ikke er rimeligt, at det på trods af den enstemmige betænkning, der blev afgivet af samfærdselskommissionen, pålægger dem et væsentligt højere bidrag. Det må på den anden side erkendes, at man uden for hovedstadssamfundet har rettet kritik mod forslaget om, at staten skal dække 60 pct. af trafikrådets investeringer. Navnlig har Jyllands-Posten boltret sig i denne kritik og synes i spørgsmålet om samfærdselskommissionen med vilje helt at overse, at dennes nedsættelse skyldes den venstre-konservative regering, som også havde ansvaret for dens sammensætning, og at den foruden en række høje embedsmænd, sagkyndige o. lign., som man ikke specielt kan karakterisere som københavnere, blandt

## [Lannung.]

de forholdsvis få politiske repræsentanter talte adskillige konservative. Jeg nævner nuværende borgmester Estrup, nuværende borgmester Stæhr Johansen, administrationschef Stochholm og en venstremand med så godt et navn som Hauch, Christian Hauch. Der kan ikke være tvivl om, at det har været velovervejeth, når denne alsidigt sammensatte kommission kom til det resultat, at en delingsnorm på 25 mod 75 alt taget i betragtning var det rette. Der rejses nu alligevel kritik mod den til ugunst for hovedstadsområdet væsentligt forhøjede delingsnorm og hævdes, at den er alt for gunstig, idet staten herved kommer til at betale en alt for stor andel af investeringerne.

Når denne kritik rejses af blade, der som f. eks. Jyllands-Posten regner med, at tunnelbaner i fremtiden vil blive uomgængelig nødvendige, som de siger, og vel alle som den enstemmige kommission må gå ud fra, at en sådan bane, som naturligt er, hører med til S-banenettet, der for boulevardbanens vedkommende allerede for en del er en tunnelbane, vil den foreslåede delingsnorm med 60 for staten og 40 for hovedstadssamfundet absolut ikke blive særlig fordelagtig for hovedstadssamfundet — tværtimod — al den stund den milliardinvestering, der her kan blive tale om, ellers naturligt skulle afholdes af staten alene. De investeringer, der i øvrigt kan blive tale om, vil blive for ingenting at regne ved siden deraf. Det skal dog fastslås, at lovforslaget netop ikke tager stilling til spørgsmålet tunnelbaner; men hvordan det end går, vil S-banerne eller baner i tilknytning dertil kræve hovedparten af de kommende investeringer.

Når man mere i almindelighed taler om fordeling af andre og begunstigelse af hovedstadsområdet, bør det heller ikke lades ude af betragtning, at København-Frederiksberg i dag selv betaler underskuddet og de fulde pensionsudgifter for deres privatbaner, sporvejene, medens staten giver et stort tilskud til dækning af privatbanernes underskud og pensionsudgifter i det øvrige land. Jeg finder ikke dette sidste urimeligt, men det bør, hvis man vil være fair, unægtelig tages med ind i billedet. Under den således standende strid om, hvorvidt delingslinjen mellem statens og hovedstadssam-

fundets andel i investeringerne er for gunstig eller ugunstig for hovedstadskommunerne, hvor hovedstadsbefolkningen i almindelighed finder den for ugunstig, andre finder den for gunstig, vil ministeren for offentlige arbejder utvivlsomt befinde sig ganske vel midt i al denne utilfredshed fra de to modstående sider og mene, at det ikke er langt fra at bevise, at han nogenlunde har ramt det rigtige.

Det rette vil vel nu være, at man afstår fra alle demagogiske angreb og undlader ethvert forsøg på at sætte den ene del af landet op mod den anden, hvad der ikke tjener noget fornuftigt formål, men i stedet for så lidenskabsløst som muligt i det kommende udvalg drøfter forslaget i almindelighed og med henblik på særlige divergencer — selvfølgelig også de afvigende synspunkter med hensyn til delingsnormen.

Det er klart, at dette lovforslag i det hele — og specielt med hensyn til investeringerne — må ses i sammenhæng med landets samlede behov og i forhold til en samlet vurdering af planerne, en samlet trafikplan med angivelse af den rimelige rækkefølge for de forskellige opgavers løsning. Der forestår utvivlsomt et stort og langvarigt udvalgsarbejde. Det tjener intet rimeligt formål på forhånd at ville vanskeliggøre en løsning i forståelse. Opgaven vil her være at bedømme interesser og behov så lidenskabsløst og så objektivt som muligt, og det er klart, at hele forholdet til den private, individuelle trafik i modsætning til den kollektive også må tages med ind i helhedsbilledet, og den må gives rimelige vilkår.

Det vil også være rigtigt at se nærmere på forskellige vigtige enkeltheder i lovforslaget. Jeg skal straks sige, at så vidt jeg kan se, kan den behandling af personale-spørgsmålet, den ordning, lovforslaget forudsætter, ikke give grund til klage. Derimod vil der være grund til at se nærmere på, om der på baggrund af det store bidrag, København kommer til at yde, med hensyn til repræsentation er taget rimelige eller burde tages større hensyn til København. Endvidere bør fra vort synspunkt ordet borgerrepræsentation erstattes af ordet magistrat eller kommunalbestyrelse for Københavns vedkommende.

Det store spørgsmål om tunnel- eller

## [Lannung.]

undergrundsbaner ligger ikke for i denne omgang. Loven har sin fulde berettigelse, enten den fører til bygning af tunnel- eller undergrundsbaner eller ikke. Lovforslaget lader dette spørgsmål stå åbent, selv om bemærkningerne flere steder forudsætter som nærliggende mulighed, at der kan blive spørgsmål herom. Det er mig magtpåliggende at fastslå, at lovforslaget intet foregriber i så henseende, så alle står frit i dette spørgsmål. Efter min opfattelse vil dybtgående undersøgelser om hensigtsmæssigheden, de store omkostninger og dermed rentabilitetsmulighederne være nødvendige. Vi må selvsagt have opmærksomheden stærkt henvendt på de store kapitaludgifter, og hele spørgsmålet om nødvendigheden af en så stor investering må nøje overvejes. Ekspertter siger, hvad der også er ret indlysende, at i samme omfang vi kan undgå en alt for voldsom spidsbelastning et par tidspunkter af dagen ved hjælp af lidt mere differentierede begyndelses- og afslutnings-tidspunkter for arbejdstiden, kan vi spare meget store millionbeløb. Dette giver også anledning til overvejelse.

Jævnside hermed må der selvfølgelig gå tilsvarende undersøgelser af, om udviklingen i nogen grad er løbet fra tunnelbaner, således at en by, der måske for 50 år siden eller endog 20 år siden ville have bygget en tunnelbane til sin midte, hvis den havde ønsket kollektive befordringsmidler af denne kategori, i dag vil søge en anden, eventuelt mere tidssvarende løsning, der er billigere og mere hensigtsmæssig under hensyn til den seneste udvikling på trafikmidlernes område. Måske kan vi til gengæld for, at vi efter nogles mening her er noget underudviklede eller tilbagestående, springe et led over på samme måde, som vore baner med hensyn til belysningen vist i sin tid gik direkte fra petroleum til elektricitet, medens fremmede baner havde haft en periode med gasbelysning, da vi endnu var ved petroleum. Vi blev derved pludselig helt moderne. Det kan måske gå ligesådan på det felt, jeg lige nævnte. Her kan vel eventuelt blive spørgsmål om luftbane, ensporet bane el. lign., der er lettere at føre til den indre by og Amager, da den ikke skal under havnen eller tæt bebyggede bydele og gader. Det må vi se nærmere på til rette tid.

En ting synes givet allerede nu: at man i hvert fald snarest bør søge at koble Slangerupbanen til det øvrige boulevardbanenet og søge en forbedring af forbindelsen med lufthavnen. En løsning, der i øvrigt kunne blive spørgsmål om for den indre bys vedkommende, i hvert fald indtil videre, er vel et net af centrumsbusser med stærkt differentieret kørsel, der udgående fra de vigtigste bybanestationer kunne betjene centrum, hvad der igen må forudsætte i det mindste bycentrum frigjort for sporvogne og visse indskrænkninger for enkelttrafikken i selve centrum og afhjælpning heraf gennem passende parkeringsfaciliteter i bæltet uden om centrum. Men alt dette vil først blive aktuelt, når lovforslagets skæbne er afgjort.

Forslaget tager på samme måde som samfærdselskommissionens arbejde kun sigte på, om jeg så må sige, den jordbundne trafik, men ikke den lufttrafik, herunder helikoptertrafikken, som vi ser få større og større betydning verden over. Det er naturligt, at vi under udvalgsarbejdet har in mente forholdet med hensyn til lufttrafikken, som på lidt længere sigt må indgå i billedet. Det er derfor naturligt ikke at bortse fra relationerne mellem den trafik, lovforslaget tager sigte på, og lufttrafikken, og herunder kommer spørgsmålet om lokale flyvepladser og forbindelsen dertil til brug for indenrigstrafikken og jævnside med den trafikken med, om jeg så må sige, vort opland i Skåne og Sydsverige i det hele. Det må vi alt sammen have som baggrund for vore overvejelser.

Hermed skal jeg anbefale til velvillig behandling.

**Niels Andersen:** Den grundanskuelse, at en storbys trafik skal udvikles og drives ud fra et helhedssynspunkt og i nøje overensstemmelse med udviklingen i befolknings- og erhvervsforholdene, er sikkert rigtig, såfremt trafikken skal afvikles på en tilfredsstillende måde. For Storkøbenhavns vedkommende fremgår det af den offentlige debat, at trafikforholdene ikke tilfredsstiller de krav, man med rimelighed kan stille i så henseende.

Den undersøgelse, der har fundet sted af disse forhold, viser, at den kollektive trafiks opdeling på flere virksomheder med-

[Niels Andersen.]

fører en tilsvarende spredning af planlægningsmyndigheden for den fremtidige udbygning af trafiknettet og beslutningerne om rækkefølgen og tidspunktet for etableringen af nye trafiklinjer, ligesom koncessionsmyndigheden er opdelt i flere instanser. Denne opdeling af planlægningens og bevillingernes forskellige faser på en lang række myndigheder giver ingen sikkerhed for, at det samlede fremtidige trafikapparat udvikler sig på tilfredsstillende måde og tillige på en tilstrækkelig hensigtsmæssig måde. Navnlig er det umuligt at fastlægge et udbygnings- og investeringsprogram for det samlede storkøbenhavnske trafiknet ud fra et helhedssynspunkt, således at det samlede trafiknet kan blive både effektivt og økonomisk.

Den kommission, der har behandlet disse problemer, anser det derfor for nødvendigt, at der sker en permanent udbygning af den storkøbenhavnske trafik i omegnskommunerne i form af et koordineringsorgan med myndighed for disse områder. Da en sammenslutning af samtlige trafikvirksomheder i et egentligt trafikselskab antagelig vil volde både praktiske og politiske vanskeligheder, mener man, at der på det bestående grundlag bør skabes rammer for et organiseret samarbejde mellem de eksisterende trafikvirksomheder, hvorfor der i nærværende lovforslag foreslås oprettet et såkaldt trafikråd, der skal virke som et planlægningsorgan for samtlige kollektive trafikmidler.

Retsforbundet havde i virkeligheden helst set den løsning, at der var blevet skabt et trafikselskab på frivillighedens basis, således at der var kommet et frivilligt samarbejde i stand om en koordinering af problemerne i forbindelse med Storkøbenhavns trafik.

Trafikrådet skal tillægges en myndighed, som ikke alene udstrækker sig over de enkelte trafikforetagenders myndighed, men som også i alt væsentligt indbefatter de nuværende koncessionsgiveres, samtidig med

at det koordinerer statslige og kommunale interesser. Som bevillingsmyndighed skal trafikrådet tilsvarende være uafhængigt af de enkelte nuværende bevillingsmyndigheders særlige interesser. Selve den organisatoriske opbygning af det foreslåede trafikråd er det meget vanskeligt at tage stilling til, men det forekommer mig umiddelbart, at der er tale om oprettelse af et ret omfattende bureaukratisk organ, som der nok kan være grund til at se lidt nærmere på i det udvalg, der skal behandle det foreliggende lovforslag.

Det, interessen i første omgang samler sig om, er oprettelsen af det bevillingsråd, som skal bestå af politiske repræsentanter for staten og kommunerne, og som skal tage stilling til de grundlæggende økonomiske spørgsmål. I dette bevillingsråd skal der efter lovforslaget indvælges 12 af folketingets medlemmer. På det punkt nærer jeg betænkelighed, idet der her sker en sammenblanding af lovgivningsmagt og administration. De afgørelser, der træffes af den lovgivende forsamling, bør være uheldede, men er det muligt, når en del af folketingets medlemmer sidder i den administration, hvorom afgørelserne skal træffes? Jeg er af den opfattelse, at det rent principielt er forkert at blande lovgivningsmagt og administration sammen på den måde, og anmoder om, at det spørgsmål bliver nærmere undersøgt i udvalget.

Lovforslaget indebærer endvidere uoverskuelige problemer af økonomisk art. De senere års store og voksende underskud på offentligt drevne trafikmidler har betydet en væsentlig skattemæssig belastning. Det er klart, at sådanne underskud ønskes afviklet derved, at trafikanterne gennem taksterne selv betaler den kollektive trafiks omkostninger.

Dette lovforslag forudsætter i princippet, at man stræber henimod en sådan udvikling, men man nærer dog betænkelighed ved at forhøje taksterne så stærkt, at befolkningen som følge deraf går over til

[Niels Andersen.]

en mere individuel befordring, som igen stiller øgede krav til udbygning af veje og gader.

Imidlertid har driftsunderskuddet på de kollektive trafikmidler hidtil i særlig grad påhvilet København og enkelte andre af hovedstadsområdet kommuner. En udbygning af den kollektive trafik i København vil imidlertid i forreste række dreje sig om bybanenettet, som hidtil har sorteret under statsbanerne; en sådan udbygning vil altså kræve betydelige investeringer fra statens side, og en udbygning af motorgaderne til gennemgående trafik vil formentlig belaste staten gennem vejfonden. Antagelig ud fra disse omstændigheder har man fra samfærdselskommissionens side regnet med, at staten skulle betale 75 pct. af den investeringspulje, der skal tilvejebringes for at føre trafikplanen igennem. I lovforslaget er denne tilskudsprocent reduceret til 60, medens de 40 pct. skal udredes af de deltagende kommuner.

Der rejser sig således betydelige spørgsmål i forbindelse med dette lovforslag, også spørgsmål af ret uoverskuelig økonomisk karakter.

For det første er der problemet med S-banerne, som er det rent fundamentale i trafiknettets udbygning. Skal statsbanerne give afkald på disse baner, som rent økonomisk viser et pænt driftsresultat i sammenligning med statsbanernes øvrige anlæg? Hvis vi ser bort fra den tanke, at S-banerne skal ind under trafikrådets myndighed, er det naturligvis forsvarligt for statsbanerne at udbygge S-banerne i den udstrækning, det er forretningsmæssig forsvarligt. Det kan ingen have noget imod. Men når disse S-baner i økonomisk henseende skal kobles sammen med de øvrige trafikmidler inden for det storkøbenhavnske område og staten samtidig skal betale 60 pct. af den investeringspulje, der skal tilvejebringes, så bliver det ikke alene et spørgsmål, der vedrører det storkøbenhavnske område, men et spørgsmål, der vedrører alle borgere i landet. Betyder S-banernes udskillelse fra aktiverne i statsbanernes samlede regnskab, at statsbanernes underskud bliver større, vil det være en yderligere belastning for hele landets befolkning, og under disse

omstændigheder melder det spørgsmål sig, om en koordinering og udbygning af det storkøbenhavnske trafikområde kan betragtes som en statsopgave, som hele landets befolkning skal være med til at betale. De stærke trafikale ønsker fra andre egne af landet må så betragtes som fuldt ud lige så berettigede. Der er f. eks. her i det høje ting fremført ønske om et dobbeltspor ned gennem Sønderjylland for statsbanernes vedkommende; en udbygning af vejnettet i hele Vestjylland presser stærkere og stærkere på, og mange flere ønsker kan fremføres.

Når sådanne berettigede krav om udbygning af vort trafiknet ikke har fundet deres løsning, føles det uberettiget, at det storkøbenhavnske trafiknet skal udbygges for statens midler, i særlig grad når den hidtidige økonomi har hvilet i de implicerede kommuners budgetter. I øvrigt er der også i andre af landets byer problemer med hensyn til løsning af den lokale trafik, og derfor er de følger, en vedtagelse af det foreliggende lovforslag afstedkommer, uoverskuelige.

Trafikbetjeningen i det storkøbenhavnske område er bedre på nuværende tidspunkt, end tilfældet er i flere af vore største provinsbyer. Bliver et lovforslag som det foreliggende vedtaget, kan det derfor betyde, at der bliver stillet krav til staten fra flere sider om udbygning af det lokale trafiknet.

Disse betragtninger fremfører jeg ikke, fordi jeg ikke ønsker det storkøbenhavnske trafiknet udbygget og koordineret; men kan der ikke findes andre veje til finansiering end den sædvanlige vej over statskassen? I henhold til kommissionsbetænkningen er man af den opfattelse, at en koordinering og udbygning af det storkøbenhavnske trafiknet på længere sigt vil være rentabel og vil kunne hvile i sig selv rent økonomisk. Derfor skulle der heller ikke være nogen betænkeligheder ved at gå lånevejen uden om statskassen. Ønsker man at holde statens budget nede, må kravet til statskassen også holdes nede derved, at kommunerne i videst mulig udstrækning løser deres opgaver selv. Ønsker man at bevare det lokale selvstyre i så stor udstrækning som muligt, må man naturligvis også klare sine opgaver selv. I samme omfang, som

## [Niels Andersen.]

statskassen skal finansiere lokale opgaver, giver man afkald på den lokale selvbestemmelsesret.

Jeg er klar over, at der i forbindelse med S-banerne er særlig komplicerede problemer vedrørende det storkøbenhavnske trafiknet; men der kan forhåbentlig findes en løsning, som er tilfredsstillende for alle parter, såfremt man går til opgaven med den rigtige indstilling.

Der er i det foreliggende lovforslag mange andre problemer, men det er min opfattelse, at de bedst kan behandles i det udvalg, der skal arbejde videre med spørgsmålet.

Jeg ønsker sluttelig at slå fast, at jeg ikke betragter tilvejebringelsen af den investeringspulje, der skal til for at realisere den her forelagte lovgivning, som nogen statsopgave, og jeg vil gerne vente med at tage endelig stilling, til resultatet af udvalgsarbejdet foreligger.

**Aksel Larsen:** Mit parti betragter løsningen af de storkøbenhavnske problemer som i allerhøjeste grad værende en samfundsopgave — en samfundsopgave, som kun kan løses ved hjælp af samfundets organer, d. v. s. staten og kommunerne i forening. Vi mener altså i modsætning til den ærede foregående taler, at løsningen af disse trafikproblemer også i allerhøjeste grad er en statsopgave.

Det er ganske givet — jeg behøver ikke at komme med nogen længere argumentation i den henseende, for den har vi fået af den højtærede minister — at vi må have en samlet trafikplan for Storkøbenhavn, og at vi må have trafikken i Storkøbenhavn ind under en samlet ledelse. Det havde været ønskeligt, om noget sådant var sket langt tidligere. Det er naturligvis ikke for sent, man tager fat på at løse opgaven, men det er på den anden side rigelig sent, og jeg vil ønske, at der ikke må opstå alt for mange hindringer på vejen til en endelig løsning, så man kan tage praktisk fat på sagerne så snart som muligt.

Trafikforholdene i Storkøbenhavn kan som sagt kun løses ad samfundsmæssig vej, ved et samarbejde mellem staten og kommunerne. Selvfølgelig kan det diskuteres, men det forekommer mig aldeles meningsløst at stille sig på det standpunkt, at det

er noget, der er staten uvedkommende. Jeg ved ikke, om der findes trafikproblemer, hvis løsning er staten uvedkommende, men jeg ved i hvert fald, at man hidtil i høj grad har betragtet det som en statsopgave at sørge for, at trafikforholdene kom i så god orden, som det nu var muligt i de forskellige landsdele. Her tænker jeg ikke alene på anlægget af en mængde statsbanestrækninger, som er besluttet af folketinget; jeg tænker også på statens deltagelse i oprettelse af de såkaldte privatbaner, som jo i væsentlig grad er kommunale baner, hvor staten på den ene eller den anden måde har deltaget i finansieringen og i dækningen af underskuddet. Jeg tænker endvidere på vejbyggeriet, og jeg tænker også på havnebyggeriet.

De, der mener, at Storkøbenhavns trafikproblemer er et lokalt anliggende, og at de ikke rager staten, vil sikkert ikke stille sig på det standpunkt, at samtlige statshavne i provinsen skal nedlægges, at det skal forbydes staten at deltage i udgifterne ved opretholdelse af statshavne eller bygning af nye statshavne. Nej, de mener tværtimod, at det er en statsopgave. Det mener jeg også; men hvis det er en statsopgave at deltage i ordningen af trafikken i andre landsdele, er det også en statsopgave at være med til at klare trafikken i det storkøbenhavnske bysamfund. Man kan ikke uden videre sammenligne med provinsbyer. Man kommer til at indstille sig på, at det storkøbenhavnske bysamfund geografisk er et meget stort område; man må huske på, at her bor  $\frac{1}{4}$  af landets befolkning, og det er muligvis sådan, at det er det eneste område af landet, hvor statsbanerne giver overskud — jeg tænker på S-banerne. Under de omstændigheder kan staten ikke melde hus forbi og sige, at det må de storkøbenhavnske kommuner og det private erhvervsliv selv klare.

For mig ser det ud, som om det lovforslag, vi behandler, og som vi af mange grunde kun kan udtale os om i al almindelighed, og altså ret kortfattet, i det store og hele giver anvisning på en løsning af opgaverne, som er rigtig ud fra den forhåndenværende situation og de forhåndenværende muligheder. Det bygger ret naturligt på samfærdselskommissionens betænkning, og jeg kan ikke slutte mig til de kritiske røster,



## [Aksel Larsen.]

der er kommet frem i visse provinsblade, gående ud på, at denne samfærdselskommission var ensidigt storkøbenhavnsk sammensat. Jeg tror ikke, den har været behersket af synspunkter, som kun tog hensyn til, hvad der foregår øst for Valby Bakke.

Det forekommer mig, at i det store og hele viser dette lovforslag, hvorledes opgaven kan og bør løses, hvilket naturligvis ikke udelukker, at der kan ske ændringer på detailområder. Det er jo så komplicerede problemer, det drejer sig om, at jeg ikke tror, man kunne forvente, at der i et lovforslag skulle være givet en endegyldig løsning af alle detailspørgsmål i dette store problem. Men som sagt, i det store og hele kan jeg på mit partis vegne give tilslutning til det her fremsatte lovforslag.

Jeg ved godt, det kan diskuteres, om den udgiftsfordeling mellem staten og kommunerne, der opereres med — henholdsvis 60 og 40 pct. — er helt rigtig. I samfærdselskommissionen blev foreslået 75 og 25 pct. Ministeren har fundet sig foranlediget til at forandre disse procentsatser til 60 og 40, hvilket dog ikke har tilfredsstillet de glubske ulve på Jyllands-Postens redaktion og andre steder, som siger, at det er en skandale, at staten skal bære en så stor del af byrden, idet de åbenbart ikke har regnet med nogen som helst mulighed for, at der også kunne blive en lille smule gevinst ved historien. Jeg vil ikke påtage mig på nuværende tidspunkt præcis at afgøre, hvad der ville være det helt rigtige forhold med hensyn til byrdefordelingen; det må man forhandle om. Men på den anden side vil jeg tro, at staten kommer til at tage den største del af byrden. Staten har udsigt til den største del af gevinsten, fordi den får et temmelig afgørende ord at sige om, hvordan trafikforholdene skal være i Storkøbenhavn; og når det er tilfældet, er det vel ikke urimeligt, at staten også påtager sig den væsentligste del af det økonomiske ansvar.

Nå, byrdefordelingsforholdet er vel underordnet sammenlignet med, hvorledes man realiserer planen om en samordning af den storkøbenhavnske trafik. Jeg kan godt se, at vi står over for meget store praktiske vanskeligheder. Det principielt ideelle ville naturligvis være, at hele den storkøben-

havnske trafik kom ind under trafikrådet i enhver henseende. Her står man imidlertid over for det forhold, at S-banerne er så nært knyttet til statsbanerne — de skal benytte statsbanernes stationer, materiel o. s. v. — at de vel vanskeligt kan udskilles herfra. Man har forsøgt at klare sig med et kompromis, således at de regnskabsmæssigt skal indgå under trafikrådet, men driftsmæssigt skal sortere under statsbanerne.

Måske er der ikke nogen anden løsning, af rent praktiske grunde, men principielt er jeg ikke sikker på, det er den rigtige. Men hvis ikke det er muligt at klare det på anden praktisk måde, kan det ikke nytte noget at ride principper i denne sag. Det er i hvert fald en fordel, at man ellers, så vidt det overhovedet er gørligt, får persontrafikken i Storkøbenhavn ind under én hat. Så undgår man forhåbentlig også, at der på grund af noget, man måske kunne kalde lokalpatriotiske interesser eller for snævre synspunkter, bliver truffet dispositioner, der ikke passer ind i helheden for det ene eller det andet trafikmiddels vedkommende, eller bliver begået dumheder.

Hvad dumheder angår, kan jeg ikke undlade at erindre om, hvad man har lavet bl. a. inden for Københavns sporveje. Jeg skal ikke bruge tiden til, selv om der måske kunne være grund dertil, at tale om den noget snævre indstilling, der synes at beherske ledelsen af de københavnske sporveje, som — det er vel overdrevent at sige, at de helst så, der ikke kørte andet end sporvogne på Københavns gader — i hvert fald er svære modstandere af andet end kollektive trafikmidler. Jeg tænker på den dumhed, som blev begået, da man lagde linje 19s blindtarm ude ved den tidligere Slangerupbane. Dengang man besluttede sig for den, var det så indlysende for mig og for mine partifæller i Københavns borgerrepræsentation, at det eneste, man var sikker på, var en udgift på op imod 1 mill. kr. for at få anlagt denne sporsløjfe, men af indtægt ville der ikke blive noget. Det gennemsnitlige passagerantal har da også været én eller deromkring for hver sporvogn, der kører derudefra. Men det var umuligt at tale sporvejene eller flertallet på rådhuset til fornuft; man skulle absolut lave det.

Jeg tænker også på noget andet. Nu har vi fået noget, der skal ligne en hoved-

**[Aksel Larsen.]**

færdselsåre eller en gennemfærdselsåre her i København, nemlig H. C. Andersens Boulevard. Den er ganske vist ikke anlagt alt for klogt efter min ringe mening, fordi den, om jeg så må sige, går ud og ind ligesom kong Volmers reb. Men for at gøre det yderligere vanskeligt besluttede man sig til, at linje 19 skulle svinge fra H. C. Andersens Boulevard over til Vester Voldgade og Stormgade og tilbage igen til H. C. Andersens Boulevard, hvorved man generer trafikken mest muligt og naturligvis gør trafikken på linje 19 ruten for langsom. Nu ser det ud til, at man er indstillet på at slagte linje 19, og så er det problem naturligvis klaret. Men det er i hvert fald for mig at se en dumhed, man har begået, og hvis man får dette trafikråd, håber jeg, man undgår den slags dumheder i fremtiden og i det hele taget søger at løse problemerne som helhed ud fra en samlet plan, således at ikke særlige sporvejsinteresser, særlige businteresser, særlige S-baneinteresser eller eventuelt særlige undergrundsbaneinteresser kommer til at dominere.

Jeg tør ikke erklære mig for sagkyndig med hensyn til, hvorvidt man kan undlade at bygge undergrundsbanen i København. Sådan som man har forsømt denne bys udvikling, hvad trafikårer angår, ser det ud til at være meget svært at klare sig uden visse undergrundsbanelinjer. Det er muligt, man kan klare sig uden dem, men så kommer man i hvert fald til at tage fat på at virkeliggøre den generalplanskitse, der for mange år siden blev udarbejdet i Københavns kommune — men som man ikke har taget fat på at virkeliggøre endnu — således at trafikken kan klare sig på jorden. At vi inden for en overskuelig fremtid skulle kunne klare trafikken i luften, tror jeg nu ikke på. Men det er naturligvis altså sammen noget, som kan og bør overvejes dels i det udvalg, der formentlig bliver nedsat, og hvor der ikke tilstedes os adgang trods vor uhyre store sagkundskab, dels af de sagkyndige på mange områder.

Lad mig så slutte med endnu en gang at sige, at vi synes, at opgaven må løses. Vi synes, at der her er givet et grundlag for opgavens løsning, som i allerhøjeste grad er brugelig, og at vi absolut håber, at ikke

forskellige lokalpatriotiske og andre snævre synspunkter eller interesser skal forhindre, at opgaven bliver løst så hurtigt som muligt, skal forhindre, at man så hurtigt som muligt gennem oprettelsen af trafikrådet og samlingen af Københavns nærtrafik under én hat får bragt orden i det delvise kaos, der hidtil har hersket.

**Ministeren for offentlige arbejder (Lindberg):** Jeg vil gerne takke de ærede ordførere, som har givet tilslutning, i hvert tilfælde tilslutning til det princip, der ligger bag dette lovforslag, og det er jo stort set samtlige ordførere, forstår jeg, med undtagelse af det ærede medlem hr. Carsten Raft, som udtrykkeligt sagde, at man skulle ikke vente noget særlig stærkt medarbejde fra det konservative folkeparti til løsningen af det foreliggende problem på den basis, som lovforslaget giver. Jeg kan ikke sige andet, end at nu afdøde fhv. indenrigs- og boligminister Aksel Møller formentlig ikke i 1950 har haft særligt kendskab til det ærede medlem hr. Carsten Rafts evner til at løse et sådant problem, for så ville det have været meget nemmere at lade være med at nedsætte kommissionen og blot have bedt det ærede medlem hr. Carsten Raft om at klare problemet. Som det ærede medlem sagde: lad 3-4 raske mænd koordinere trafikken og snakke lidt fornuftigt med dem, der har med det at gøre.

Jeg beklager, hvis det virkelig er rigtigt, at det skulle være sådan, men jeg tror det nu ikke. Dertil kommer, at jeg heller ikke rigtig forstår, at det ærede medlem hr. Carsten Raft taler på det konservative folkepartis vegne fuldt og helt, fordi der jo, som det blev oplyst af det ærede medlem hr. Lannung, i kommissionen, som jo har afgivet en enstemmig betænkning, sidder fremtrædende konservative folk som administrationschef Stochholm, borgmester Stæhr Johansen og borgmester Estrup. Det ville jo egentlig være mærkeligt, at så fremtrædende konservative folk, der hver på sit felt inden for det område, vi her diskuterer, må siges at være sagkyndige, kan have en stik modsat opfattelse af den, det ærede medlem gav udtryk for. Men det er der jo ikke noget at gøre ved; vi må affinde os med det, hvis man virkelig inden for den

[Ministeren for offentlige arbejder.]

konservative folketingsgruppe har den samme opfattelse som den, det ærede medlem her gav udtryk for.

Der er jo ikke stillet ret mange spørgsmål direkte til mig, og jeg skal derfor fatte mig forholdsvis kort i de bemærkninger, jeg har at gøre.

Jeg forstod på de ærede ordførere, at man i og for sig var ret enig om — det gælder måske ikke det ærede medlem hr. Lannung og måske heller ikke det ærede medlem hr. Aksel Larsen, men det gælder de øvrige ordførere — at det kunne synes, som om den administration, kommissionen vil opbygge for at løse Storkøbenhavns trafikspørgsmål, var noget indviklet, og at det måske også er et noget for stort apparat, man vil sætte i sving.

Jeg tror imidlertid, at man — hvis man har tid til at studere kommissionsbetænkningen og lovforslaget nærmere og prøver at gå tingene rigtig igennem, betragter kommunernes opdeling i Storkøbenhavn, og ser på det, der er fælles for statens trafikinteresser og kommunernes trafikinteresser — vil opdage, at det må have været vanskeligt at finde frem til den foreslåede form, som godt kan synes indviklet og måske også kan synes at være for omfattende med hensyn til administrationen. Jeg tror, at det vil være muligt i det udvalg, som skal arbejde med sagen, at nå frem til den erkendelse, at man i virkeligheden er standset ved det rigtige. Men det er klart, at med hensyn til et så omfattende forslag som dette må der selvfølgelig være mulighed for at korrigere eller rette hist og her, og jeg vil da også gerne udtale håbet om, at man i udvalget, for så vidt det er muligt, kan finde frem til mere enkle former end dem, lovforslaget er udtryk for.

Det ærede medlem hr. Anker Lau ville gerne, forstod jeg, have understreget af mig, at dette forslag ikke var noget, der skulle jages igennem. Det ærede medlem udtrykte sig på den måde, at det var vel ikke meningen, at dette lovforslag skulle gennemføres i denne samling. Deroverfor vil jeg gerne sige, at det har ikke været min mening. Jeg mener, at det er et så omfattende kompleks af spørgsmål, der her er tale om vedrørende Storkøbenhavns

trafik, at det ville være urimeligt at forlange af et udvalg, at det skulle kunne klare de mange problemer, de mange henvendelser, man må forudse kommer, inden for det tidsrum, der er tilbage af den normale folketingssamling. Min hensigt har derfor været, således som det ærede medlem var inde på, at få lovforslaget fremsat og til førstebehandling, for at udvalgsarbejdet kan komme i gang, og for at man i sommerens løb eventuelt også kunne gøre visse studier i marken, og at jeg så på ny, når vi samles til efteråret, kunne genfremsætte lovforslaget, så at der blev en rimelig mulighed for at få det færdigbehandlet i næste folketingsår.

Til det ærede medlem hr. Anker Lau vil jeg også gerne sige, at vi har selvfølgelig i ministeriet for offentlige arbejder opmærksomheden henvendt på den individuelle kørsel. Vi tror ikke, at vi ved at skabe et trafikråd for København får alle problemer løst. Vi er helt klar over, at spørgsmål som udvidelse af gader, indfaldsveje til København, parkeringsanlæg o. s. v. stadig væk må løses i takt med de kollektive trafikopgaver inden for Storkøbenhavn.

De fleste ærede ordførere har været inde på spørgsmålet om byrdefordelingen. Det havde selvfølgelig været nemmere for mig at fremsætte et lovforslag, der også på dette område byggede på kommissionens enstemmige indstilling, altså en fordeling af finansieringsbyrden med 75 pct. på staten og 25 pct. på kommunerne. Man må imidlertid være klar over, at staten i denne kommission ikke var særlig talstærkt repræsenteret; der var vel, når det kommer til stykket, egentlig kun én, der direkte repræsenterede staten, nemlig formanden, tidligere minister Kjærboel; derudover bestod kommissionen væsentligt af kommunale repræsentanter, teknikere og embedsmænd, og der var vel i og for sig ikke noget at sige til, at en kommission med denne sammensætning tog de mest vidtgående hensyn til skatteyderne i Storkøbenhavn på dette område.

Da lovforslaget imidlertid ikke kunne fremsættes i det høje ting uden at have passeret finansministeriet, kan de ærede ordførere og ærede medlemmer nok forstå, hvad adressen er med hensyn til byrdefordelingen. Det er altså de forhandlinger,

[Ministeren for offentlige arbejder.]

der har været ført i finansministeriet, der har nødvendiggjort en anden byrdefordeling som den, lovforslaget indeholder.

Når dette er sagt, vil jeg imidlertid gerne understrege, at jeg tror, at man her har fundet frem til en mere rigtig byrdefordeling end den, kommissionsforslaget giver udtryk for, og jeg tror, at de kritiske røster, der er kommet frem, ikke mindst i dele af den jyske presse, måske ville have smittet af også på Fyn og måske også visse andre steder i landet, hvis ikke procenten var ændret. Jeg må dog sige til det ærede medlem hr. Aksel Larsen, at det er ikke af den grund, det er sket. Det er ikke, fordi, som det ærede medlem udtrykte sig, „de glubske ulve“ i Jyllands-Posten har været på færde på det tidspunkt, lovforslaget blev skrevet; det var først bagefter. Jeg tror altså, man med hensyn til byrdefordelingen har ramt det rigtige, men jeg forstår også, at det kommende udvalg må beskæftige sig med dette spørgsmål og undersøge, så vidt det er muligt, om denne fordeling skal tages op til revision eller ej.

I denne debat har også spørgsmålet om de forskellige landsdeles behandling fra statens side, når det drejer sig om transportinvesteringerne, været fremme, og herom vil jeg give nogle oplysninger af talmæssig karakter. Jeg gør det, fordi jeg forudser, at der efter denne debat stadig væk i pressen vil løbe en diskussion om det rimelige i, at staten nu investerer så mange penge på Sjælland i forhold til det, den investerer i Jylland.

Jeg har derfor ladet foretage en opgørelse over transportinvesteringerne i de sidste 5 år, altså 1952-57. Det drejer sig her udelukkende om det ministerium, jeg repræsenterer, ministeriet for offentlige arbejder, og udelukkende om transportinvesteringer. I denne 5 års periode, som jeg for en vis del har ansvaret for, har staten i Jylland investeret 345 mill. kr. og på Sjælland alene 215 mill. kr. Indbyggerantallet i Jylland er 1 892 000 og på Sjælland 1 868 000 ifølge en opgørelse fra 1955; vi har den ikke senere, og tallene er vel lidt ændret, men stort set er det det samme indbyggerantal. For dem, der måtte have interesse i — og det er der sikkert nok

nogle der har — hvordan disse investeringer inden for ministeriet for offentlige arbejders område fordeler sig, kan jeg oplyse, at det ligger sådan, at vi for statsbanernes vedkommende i Jylland i denne 5-årige periode har investeret ca. 79 mill. kr., på Sjælland ca. 67 mill. kr., for post- og telegrafvæsenets vedkommende i Jylland 43 mill. kr., på Sjælland ca. 9 mill. kr., for statshavnens vedkommende i Jylland 48 mill. kr., på Sjælland 1 mill. kr., for lufthavnens vedkommende i Jylland 1 mill. kr., på Sjælland 13 mill. kr., i vejarbejder i Jylland ca. 170 mill. kr., på Sjælland 120 mill. kr. og endelig for privatbanernes vedkommende i Jylland ca. 5 mill. kr. og på Sjælland ca. 4 mill. kr. Det giver altså samlet ca. 345 mill. kr. for Jyllands vedkommende og ca. 215 mill. kr. for Sjællands vedkommende.

Jeg vil gerne, efter at have oplyst disse tal, sige, at selvfølgelig kan der anføres mange betragtninger til gunst for, at Jylland med sit geografisk langt større område på vejområdet og på mange andre områder — det gælder f. eks. havnene på vestkysten — naturligt må have større investeringer end Sjælland, men jeg synes alligevel, det er vigtigt at slå fast over for den diskussion, som føres i pressen, og som jeg er glad for ikke er taget op her i tinget — denne diskussion, som går på, at man i for høj grad tilgodeser København og Sjælland på Jyllands bekostning, at dette i hvert fald ikke er rigtigt for transportinvesteringernes vedkommende.

Med disse bemærkninger vil jeg takke for den tilslutning, der er givet lovforslaget. Jeg håber, at man i udvalget, som skal arbejde med tingene, må finde frem til den helt rigtige løsning for Storkøbenhavns trafiks vedkommende.

**Carsten Raft:** Jeg finder det mest taktfuldt ikke at drøfte, hvad min afdøde ven Aksel Møller har ment eller ikke ment. Jeg kan i den henseende ganske henholde mig til det kommissorium, som han som indenrigs- og boligminister den 28. november 1950 tilstillede den designerede formand for samfærdselskommissionen, fhv. minister Kjærboel, og til indholdet af de fornyede drøftelser, som — jeg må antage, det har været i sommeren 1952 — fandt sted, og

**[Carsten Raft.]**

hvis resultat blev formuleret i aftaler med indenrigs- og boligminister Aksel Møller og minister for offentlige arbejder Victor Larsen. Der er intet i dette kommissorium, der er i modsætning til, hvad jeg har sagt her — intet — og jeg kan roligt sige, at der ligger i dette kommissorium absolut ingen forudsætning om, at den foreliggende plan vil blive resultatet. Jeg har sagt, at der i den konservative gruppe ikke er tro og tillid til, at dette skulle være den rigtige form, men selvfølgelig vil vi på basis af de to forslag deltage i arbejdet i udvalget for at finde ud af, hvordan man bedst kan koordinere trafikken i København. Til dette almindelige arbejde er vi rede.

**Ministeren for offentlige arbejder (Lindberg):** Jeg tror ikke, at det ærede medlem hr. Carsten Raft er den rigtige til at give karakter med hensyn til taktløshed. Jeg synes i hvert tilfælde, at det fremgik af det ærede medlems bemærkninger i hans første indlæg, at der ikke var megen positiv medvirken at vente fra det konservative folkeparti. Jeg forstår nu af de bemærkninger, det ærede medlem gjorde sidst, at vi alligevel kan vente en vis støtte fra det konservative folkeparti.

Hermed sluttede forhandlingen.

*Lovforslagets overgang til anden behandling vedtoges uden afstemning.*

**Heising:** Jeg foreslår, at lovforslaget henvises til et udvalg på 17 medlemmer.

Uden forhandling eller afstemning vedtoges dette forslag.

**Formanden:** Der er ikke mere på dagsordenen.

Udvalget angående forslag til lov om ændringer i lov om rettens pleje. (Sagføreres møderet for højesteret, voteringsordningen i højesteret og nordiske sagføreres møderet) har afgivet tillægsbetænkning over nævnte lovforslag. Eksemplarer vil blive omdelt.

Udvalget angående forslag til lov om ændring i lov om erhvervsvejledning har afgivet tillægsbetænkning over nævnte lovforslag. Eksemplarer vil blive omdelt.

Udvalget angående forslag til lov om ophævelse af lov om nedsættelse af en trustkommission har afgivet betænkning over nævnte lovforslag. Eksemplarer vil blive omdelt.

Folketingets næste møde afholdes i morgen, fredag den 18. april, kl. 13 med følgende dagsorden:

- 1) *Fremsettelse af lovforslag.*
- 2) *Valg af 17 medlemmer til et udvalg angående:*

Forslag til lov om et trafikråd for Storkøbenhavn.

- 3) *Valg af 2 medlemmer til landsnævnet for børneforsorg.*

- 4) *Tredje behandling af:*

Forslag til lov om ændring i lov om støtte til nybygning af færøske fiskerfartøjer m. v.

- 5) *Første behandling af:*

Forslag til lov om en særlig ydelse til folke- og invalidepensionister, kronisk syge og enlige mødre [af Ragnhild Andersen m. fl.].

Mødet hævet kl. 14<sup>55</sup>.

## 81. møde.

Fredag den 18. april kl. 13.

**Formanden:** I skrivelse af dags dato meddeler finansministeren, at han ønsker her i tinget mundtligt at fremsætte:

*Forslag til lov om lønninger og pensioner m. v. til statens tjenestemænd,*

*forslag til lov om normering og klassificering af statstjenestemandstillinger og*

*forslag til lov om pensionering af civile funktionærer, håndværkere og arbejdere ved hæren og søværnet m. v.*

I skrivelse af dags dato meddeler kirkeministeren, at hun ønsker her i tinget skriftligt at fremsætte:

*Forslag til lov om folkekirkens lønningsvæsen m. v.*

I skrivelse af dags dato meddeler undervisningsministeren, at han ønsker her i tinget skriftligt at fremsætte:

*Forslag til lov om lønninger m. m. til folkeskolens lærere og*

*forslag til lov om udvidelse og ombygning af rigshospitalet.*

I skrivelse af dags dato meddeler socialministeren, at han ønsker her i tinget skriftligt at fremsætte:

*Forslag til lov om ændring i lov om folkeforsikring. (Om reglerne for adgang til at oppebære folkepensionens mindstebeløb m. m.).*

I skrivelse af dags dato meddeler ministeren for offentlige arbejder, at han ønsker her i tinget skriftligt at fremsætte:

*Forslag til lov om elektroinstallatører.*

Den første sag på dagsordenen var:

*Fremsættelse af lovforslag.*

**Formanden:** Jeg giver ordet til den højtærede finansminister, for at han kan fremsætte de for hans vedkommende anmeldte lovforslag.

**Finansministeren (Kampmann):** Jeg skal tillade mig for det høje ting at fremsætte:

*Forslag til lov om lønninger og pensioner m. v. til statens tjenestemænd,*

*forslag til lov om normering og klassificering af statstjenestemandstillinger samt*

*forslag til lov om pensionering af civile funktionærer, håndværkere og arbejdere ved hæren og søværnet.*

Endvidere fremsættes i dag skriftligt af undervisningsministeren, kirkeministeren og socialministeren henholdsvis:

Forslag til lov om lønninger m. m. til folkeskolens lærere,

forslag til lov om folkekirkens lønningsvæsen m. v. og

forslag til lov om ændring i lov om folkeforsikring. (Om reglerne for adgang til at oppebære folkepensionens mindstebeløb m. m.).

Jeg skal tillade mig senere at gøre nogle få bemærkninger også om disse forslag.

Lovforslagene er i overensstemmelse med de forslag, der er indeholdt i betænkningerne afgivet af den i maj 1954 nedsatte lønningskommission.

De foreslåede nye love skal afløse de hidtidige lønningslove for statens, folkeskolens og folkekirkens tjenestemænd.

I den hidtil gældende statstjenestemandlov af 1946 har alle bestemmelser vedrørende statstjenestemændene været samlede, men kommissionen foreslår, at normeringsbestemmelserne for de enkelte statsstyrelser udskilles i en særlig lov.

Inden jeg går over til nærmere at omtale de foreliggende forslag, skal jeg sige lidt om baggrunden for lønningskommissionens nedsættelse. Jeg vil dog gerne først takke lønningskommissionens medlemmer for det store arbejde, der er udført i disse år. Denne tak gælder alle medlemmerne —