

73. møde.

Fredag den 28. marts kl. 9.

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

Forslag til lov om et trafikråd for Storkøbenhavn

og

forslag til lov om forlængelse af privatbanerens bevillinger.

Efter at folketingsmand Aksel Møller er afgået ved døden, har vedkommende gruppe udpeget *Thestrup* til i hans sted at indtræde i udvalget for forretningsordenen, *Ninn-Hansen* til at indtræde i udvalget angående forslag til lov om tilskud til de offentlige veje og forslag til lov om ændring i lov om afgift af benzin og i lov om omsætningsafgift af motorkøretøjer m. v., *H. K. Sørensen* til at indtræde i udvalget angående forslag til lov om forsikringsvirksomhed og forslag til lov om ændring i lov om tilsyn med pensionskasser og *Ninn-Hansen* til at indtræde i udvalget angående forslag til lov om ændringer i lov om rettens pleje (sagføreres møderet for højesteret, voteringsordningen i højesteret og nordiske sagføreres møderet). — Disse medlemmer er herefter valgt.

Skriftlig fremsættelse af lovforslag.

Ministeren for offentlige arbejder (Lindberg): Herved tillader jeg mig for det høje ting at fremsætte *forslag til lov om et trafikråd for Storkøbenhavn.*

Befolkningen i det storkøbenhavnske område er fordelt over et stort antal kommuner, men må i mange retninger betragtes som ét bysamfund, hvis trafikproblemer fordrer en samlet løsning på tværs af kommunegrænserne. Efterhånden som de indre bydele er udbygget, må befolkningstilvæksten bosættes i ydre områder, der til dels ligger langt fra de indre bydele, hvor størstedelen af den erhvervsudøvende befolkning

er beskæftiget, og hvor der er dannet et city for hele hovedstadssamfundet. Der har derfor udviklet sig en omfattende og intim trafikforbindelse mellem de mange forskellige boligområder og den indre by. Dette gælder i første række den omfattende daglige trafik mellem bopæl og arbejdssted, men desuden den betydelige trafik mellem storbyens dele i form af varetransporter, indkøbsrejser og andre rejser, som tjener dels erhvervslivet, dels beboernes indbyrdes kontakt m. m. Det lovforslag, jeg hermed har den ære at fremsætte, berører direkte kun den kollektive persontransport, men da persontrafikken i egne køretøjer såvel som varetransporterne i alt væsentligt foregår på det samme net af udfaldsveje og andre forbindelsesveje og disse transporters omfang bl. a. afhænger af tilrettelæggelsen af den kollektive persontrafik, har en rationel ordning af den også væsentlig betydning for afviklingen af personbil- og varetransporterne m. v. og for omkostningerne herved.

Denne nøje sammenhæng mellem bosættelse, erhvervsliv og trafik og sammenhængen mellem de forskellige dele af det transportnet, der betjener publikum med kollektive transportmidler, er hidtil ikke i nævneværdigt omfang kommet til udtryk i planlægningen og afviklingen af den kollektive persontransport i hovedstadsområdet. Tværtimod har en samlet, rationel planlægning og udbygning af transporten hidtil været hæmmet af den spredning af ansvar og myndighed, som følger af, at trafikapparatet er splittet op på et større antal trafikbedrifter — statslige, hel- og halvkommunale samt private — og at disse bedrifters virksomhed baseres på koncessioner udstedt af et antal af hinanden uafhængige koncessionsmyndigheder.

I de samme år er der som bekendt sket en kolossal stigning i trafikken med personbiler, motorcykler og knallerter, hvad der bl. a. har givet anledning til en overfyldning af mange store udfaldsveje og gader i de indre bydele med deraf følgende vanskeligheder for en gnidningsfri afvikling af trafikken uden urimelige forsinkelser, fare for trafikuheld og parkeringsbesvær.

Alt tyder på, at stigningen i trafikken mellem storbyens ydre og indre dele og i motoriseringen vil fortsætte.

[Ministeren for offentlige arbejder.]

Under de omstændigheder er det af største betydning ikke blot for indbyggerne i alle de direkte berørte kommuner, men også for hovedstadsområdet erhvervsliv, for fjerntrafikforbindelserne gennem hovedstaden m. m., at trafikudviklingen fremover søges tilrettelagt på grundlag af helhedsbetonede overvejelser af, hvad der er det mest hensigtsmæssige og det mest økonomiske. Den voksende trafikoverfyldning i gaderne vil enten nødvendiggøre meget bekostelige gade- og parkeringsanlæg, som dog ikke på længere sigt kan løse trafikproblemet, eller påføre samfundet stadig stigende tab som følge af forsinkelser og færdselsulykker. Forudsætningen for en udbygning af det kollektive transportapparat i større omfang må imidlertid være, at dette sker ud fra helhedssynspunkter og i samklang med hovedstadsområdets byudvikling, og dette kræver et samvirke mellem de mange berørte kommuner og staten.

Hvad enten imidlertid udbygningen af det kollektive trafikapparat inden for den nærmere fremtid skal være omfattende eller mere beskeden, er det påkrævet, at den udbygning, der sker, er led i en samlet planlægning på længere sigt med en rationel arbejdsdeling og materielindsats fra de forskellige transportarter ud fra hensynet til hele områdets fremtidige vækst og udformning, og det er ligeledes påkrævet, at der sker en samordning af de forskellige kollektive trafikvirksomheders drift. Nødvendigheden og betydningen af denne sammenhæng er måske i særlig grad blevet åbenbar efter vedtagelsen i 1949 af byreguleringsloven og oprettelsen i henhold til denne af byudviklingsudvalget for Københavnseggen samt efter påbegyndelsen af det frivillige samarbejde mellem hovedstadskommunerne i form af hovedstadsrådet.

Der synes således i princippet at være almindelig enighed om, at en samordning er påkrævet, men rent aktuelt har forventningen om den kommende samordning i praksis medført, at de organer, som i dag har ansvaret for udbygningen af trafikapparatet, stort set har stillet denne i bero og udskudt afgørelsen af en række vigtige spørgsmål, indtil samordningsproblemet er afklaret. Denne tilstand, som i nogen grad

har lammet trafikapparatets udbygning og modernisering, er uholdbar og understreger nødvendigheden af en snarlig stillingtagen til samordningsspørgsmålet.

Ud fra erkendelse af sammenhængen mellem trafikspørgsmål og byplanspørgsmål nedsatte daværende indenrigs- og boligminister Aksel Møller i december 1950 en kommission vedrørende samfærdselsforholdene i hovedstadsområdet, den såkaldte samfærdselskommission. Samfærdselskommissionen afgav i juni måned 1955 sin hovedbetænkning med forslag til et trafikråd for Storkøbenhavn som koordinerende organ for samtlige kollektive trafikmidler i Københavnseggen.

Kommissionen havde fhv. indenrigs- og boligminister Johannes Kjærboel til formand og omfattede endvidere repræsentanter for statsbanerne, ministeriet for offentlige arbejders departement, boligministeriet, indenrigsministeriet, Københavns og Frederiksberg kommuner, Københavns amtsråd og flere af omegnskommunerne. Også NESA og de private rutebilejere var repræsenteret i kommissionen, der endelig omfattede enkelte særlig sagkyndige medlemmer.

I den nævnte betænkning fra samfærdselskommissionen, som er omdelt til medlemmerne af det høje ting, fremtræder forslaget om et storkøbenhavnsk trafikråd som en enstemmig indstilling fra denne alsidigt sammensatte kommission, og regeringen har derfor ved udarbejdelse af det her foreliggende lovforslag lagt vægt på at holde sig så nær op ad kommissionens forslag, som man har fundet det muligt. På visse områder — særlig nogle bestemmelser af vidtgående finansiel rækkevidde — har regeringen dog ikke kunnet tiltræde kommissionens forslag uændret; dette skal jeg vende tilbage til senere. Men hvad de principielle ideer i forslaget angår, og herunder særlig dets grundbetragtning om, at den kollektive trafik i Københavnseggen bør løses som en helhed og i nøje tilknytning til byudvikling og byplanlægning, bygger nærværende lovforslag fuldt ud på samfærdselskommissionens. Regeringen er imidlertid klar over, at mange af lovforslagets enkeltheder med udbytte kan diskuteres under en udvalgsbehandling, og jeg kan på forhånd tilsige velvillig medvirken til under en sådan nøjere gennem-

[Ministeren for offentlige arbejder.]

gang at finde frem til ændringer, der måtte vise sig som forbedringer af nogle af lovforslagets detaljer.

Hvad de nærmere bestemmelser i lovforslaget angår, skal jeg i øvrigt tillade mig at henvise til lovforslaget og de dertil knyttede, meget udførlige bemærkninger, og jeg skal derfor her indskrænke mig til at gøre nogle bemærkninger om visse hovedtræk.

Lovforslaget forudser oprettelse af et trafikråd til samordning og udbygning af den kollektive persontransport med jernbaner, sporveje og busser inden for Københavns amt, udvalgt på en sådan måde, at man indbefatter alle de bymæssigt udviklede kommuner, som har eller inden for den nærmeste fremtid påregnes at ville få S-banetjening. For omnibuskørselsens vedkommende er koncessionsmyndigheden af praktiske grunde foreslået udvidet til at omfatte hele Københavns amt.

Det trafikråd, der således foreslås oprettet, skal bestå af 2 organer: en politisk forsamling kaldet bevillingsrådet og en sagkyndig direktion. Bevillingsrådet, som først og fremmest skal tage stilling til alle bevillingsmæssige spørgsmål vedrørende finansieringen af trafiknettets udbygning, skal bestå af 37 medlemmer, nemlig 12 medlemmer valgt af folketinget, 10 af Københavns kommunalbestyrelse, 2 af Frederiksberg kommunalbestyrelse, 5 af Københavns amtsråd og 7 af en særlig valgforsamling, repræsenterende omegnen inklusive Gentofte, samt en uvildig formand. Da denne forsamling er temmelig stor, regnes der med, at et snævrere forretningsudvalg kontakter direktionen mellem samlingerne og under eventuel ændring af en forelagt trafikplan. Direktionen skal bestå af en administrerende direktør og 3 sagkyndige kommitterede, dækkende den fornødne byplanmæssige, økonomiske, juridisk-administrative og tekniske sagkundskab.

Ved siden af disse to organer foreslås der etableret nogle permanente samarbejdsudvalg — som altså ikke er administrative organer med eget personale — til sikring af planlægningens alsidighed og samarbejdet med andre myndigheder: statsbaner, vej-

myndigheder, byplanmyndigheder, færdselspoliti o. s. v. Det drejer sig dels om et for direktionen rådgivende teknikerudvalg, dels om nogle stående fællesudvalg til forhandling af løbende spørgsmål mellem trafikrådet og andre myndigheder.

Direktionen udarbejder med bistand af teknikerudvalget, fællesudvalg m. v. en samlet plan, kaldet trafikplanen, for den kollektive persontransport i trafikrådets område for perioder på 5 år ad gangen. Trafikplanen, som skal støtte sig til og underbygge byudviklingsplanen for Københavns amt, angiver trafiknettets udbygning og trafikering inden for den kommende 5 års periode og skal herunder nærmere redegøre for investeringsbehovet og dets finansiering. Trafikplanen forelægges af direktionen for bevillingsrådet, som tager stilling til dens principielle hovedtræk og til omfanget af de offentlige tilskud til den pågældende 5 års periodes investeringer. Dette spørgsmål om offentlige tilskud skal jeg om lidt vende tilbage til, idet jeg i denne sammenhæng skal gøre et par bemærkninger om bevillingsproceduren.

Når bevillingsrådet har truffet beslutning om omfanget af de offentlige tilskud i en forestående 5 års periode, er denne beslutning ikke umiddelbart bindende for staten og kommunerne, men det samlede omfang af rådets bevillinger skal for at blive bindende tiltrædes af folketinget, Københavns kommunalbestyrelse, Frederiksberg kommunalbestyrelse samt — på de øvrige kommuners vegne — af Københavns amtsråd. Når man i overensstemmelse med samfærdselskommissionens forslag forudsætter en sådan samlet tiltrædelse fra omegnen gennem amtsrådet i stedet for en tiltrædelse fra hver enkelt af de omfattede kommuner, skyldes dette, at trafikrådet i sidstnævnte tilfælde ville være magtesløst over for en vægning fra blot en enkelt kommune, hvis andel i de samlede offentlige tilskud er ganske beskedent. Hvis således hver enkelt kommune i hovedstadsområdet var i stand til at vælte en investeringsplan, ville man risikere, at planens gennemførlighed i realiteten blev afgjort ud fra isolerede vurderinger af den enkelte kommunes egne aktuelle fordele i den pågældende 5 års periode i stedet for ud fra det helhedssynspunkt, som er grundtanken med hele

[Ministeren for offentlige arbejder.]

koordineringen. Kommunernes tilslutning er bindende for hele 5 års perioden; statens tilskud efter rammebevillingen må optages på de årlige finanslove for hvert af de 5 år. Såfremt dette skulle medføre en reduktion af statens tilskud, må kommunernes tilskud reduceres tilsvarende, så forholdet mellem stats- og kommunebidrag opretholdes uændret.

Da staten i lovforslaget forudsættes at bidrage med over halvdelen af de offentlige tilskud til trafikrådets investeringer, og da disse investeringer i perioder kan blive af betydeligt omfang og dermed få indvirkning såvel på statens samlede bygge- og anlægsvirksomhed inden for trafiksektoren — hvilket spørgsmål overvejes i det trafikøkonomiske udvalg under ministeriet for offentlige arbejder — som på statens almindelige finans- og pengepolitik, skal ministeren for offentlige arbejder og finansministeren rådspørges af direktionen under dens udarbejdelse af trafikplanen af hensyn til planens sammenhæng med anden trafikplanlægning, henholdsvis dens finansielle konsekvenser.

Når en trafikplan efter eventuelt fornødne ændringer er endeligt vedtaget af bevillingsrådet og bevillingsrammen tiltrådt af de fire endeligt bevilgende forsamlinger, påhviler det direktionen at gennemføre planen og herunder at optage de til investeringernes iværksættelse fornødne lån, der ydes enten af statskassen eller mod statsgaranti.

Den daglige drift af de trafikmidler, som i dag drives af Københavns sporveje, NESA og Amagerbanen, samt eventuelt de af DSB drevne rutebilruter inden for området henlægges til et trafikdirektorat under direktionen. Der er her ikke tale om et nyt administrativt organ, men om en sammensmeltning og omdannelse af den eksisterende administration i Københavns sporveje og de andre overtagne trafikvirksomheder. Kun direktionens centrale sekretariat, der skal varetage planlægningens hovedtræk, er en administrativ nydannelse.

Til sikring af en samordning af statens og trafikrådets løn- og pensionspolitik medvirker en tilforordnet fra finansministeriet ved direktionens overvejelser og forhandlinger om løn- og pensionsforhold for personalet i

trafikdirektoratet og i direktionens sekretariat.

For S-banernes vedkommende — der som grundstammen i det kollektive trafikapparat naturligvis skal omfattes af trafikrådets planlægning og henhøre under dets økonomi — er den driftsmæssige sammenhæng med fjerntrafikken på statsbanerne så nøje, at det ikke vil være praktisk at tænke sig S-banernes drift adskilt fra driften af de øvrige jernbanelinjer gennem en administrativ henlæggelse af S-banedriften direkte under trafikrådet. Det forudsættes derfor, at S-banerne fortsat drives af statsbanerne, men for trafikrådets regning og efter dets direktiver; personalet forbliver ansat under statsbanerne.

De private rutebilruter drives som hidtil af koncessionsindehaveren. Efter de gældende koncessioners udløb udstedes koncessionerne af et særligt koncessionsudvalg under trafikrådet, bestående af bevillingsrådets forretningsudvalg plus den administrerende direktør. Dette udvalg vil altså, på lignende måde som landsnævnet vedrørende omnibus- og fragtmandskørsel, bestå af politiske repræsentanter plus en embedsmand. For rutebilruterens vedkommende består koordineringen dels i samlingen af koncessionsmyndigheden under det nævnte koncessionsudvalg, dels i, at rutebilnettet i henseende til linjeføring, takster o. s. v. indordnes under helhedsplanlægningen.

Som jeg allerede har antydnet, må det forudses, at trafikrådets løbende driftsindtægter ikke vil kunne dække samtlige driftsudgifter. For det første giver de i dag eksisterende kollektive trafikvirksomheder årlige driftsunderskud, der sammenlagt andrager mellem 20 mill. kr. og 30 mill. kr., og der vil ikke være nogen praktisk mulighed for gennem drastiske takstforhøjelser, rationaliseringsforanstaltninger eller på anden måde med ét slag at bringe underskud af dette omfang ud af verden. I øvrigt vil takstforhøjelser af større omfang kunne få en katastrofal indflydelse på passagertallet med de kollektive transportmidler, hvorved dels den tilsigtede forbedring af disses økonomi udebliver, dels trafikvanskelighederne især i den indre by forøges yderligere som følge af forstærket overgang til

[Ministeren for offentlige arbejder.]

kørsel med egne motorkøretøjer. For det andet forestår der betydelige udbygninger af det kollektive trafikapparat med nye S-banestrækninger i omegnen, eventuelle tunnelbaner m. v., anlæg, som i det mindste i nogen tid fremover vil være underskudsgivende. Jeg skal i den forbindelse oplyse, at en alternativ kraftig udbygning af gadenettet i Storkøbenhavn til stærkt udvidet individuel motorkørsel med dertil nødvendige parkeringsanlæg m. v. efter foreløbige beregninger at dømmes vil kræve investeringer af lignende omfang som ved en stærk kollektiv udbygning, men uden at man derved opnår en tilsvarende udvidelse af den samlede transportkapacitet.

Det er i øvrigt ikke noget specielt københavnsk fænomen, at den kollektive storbytrafik er stærkt underskudsgivende i tiden efter den anden verdenskrig; oplysninger fra en lang række storbyer verden over viser tilsvarende forhold.

Det må imidlertid anses for påkrævet, at de nødvendige offentlige tilskud til den kollektive trafik ikke som hidtil sker ved dækning af de årligt faktisk konstaterede underskud, som i nogen grad stiller de bevilgende myndigheder over for fuldbyrdede kendsgerninger. I stedet bør disse tilskud ydes efter en forud fastlagt plan og med et ubetinget krav om, at de øvrige udgifter skal afholdes ud af driftsindtægterne.

Det er derfor i lovforslaget foreslået, at de offentlige tilskud knyttes til de kollektive transportinvesteringer, hvis omfang de bevilgende myndigheder direkte har herredømme over. Da disse udgifter kan variere stærkt fra år til år og til tider andrage betydelige beløb i et enkelt år, men fordelene ved anlæggenes benyttelse strækker sig over hele deres levetid, har man ikke fundet det praktisk at regne med kontant betaling af investeringerne. I stedet regnes med lånefinansiering, og de offentlige bidrag kan da få den form, at trafikrådets udgifter til forrentning og afskrivning af alle investeringer i faste anlæg og materiel dækkes over en pulje kaldet investeringspuljen, som tilvejebringes ved bidrag dels fra staten og de deltagende kommuner, dels fra driften i det omfang, dette anses for gennemførligt. Beregninger foretaget af samfærdselskommissionen tyder på, at hvis investeringspuljen

i den første tid dækkes fuldt ud ved offentlige tilskud, vil dette nogenlunde modsvare de nuværende offentlige tilskud til underskudsdekninger. Ved derefter gradvis at forøge driftens andel i investeringspuljen kan man på længere sigt arbejde henimod en større grad af balance, end tilfældet er i dag.

Samfærdselskommissionen regnede med, at staten skulle dække 75 pct. af den samlede tilskudssum og de resterende 25 pct. fordeles på kommunerne efter folketal. Regeringen er imidlertid af den opfattelse, at staten ikke kan påtage sig at dække en så stor andel af de offentlige tilskud til investeringspuljen. Man skal herved særlig pege på, at de offentlige tilskud til investeringspuljen skal afløse den hidtidige form for offentlige tilskud til den kollektive trafik i Storkøbenhavn, d. v. s. dækning af virksomhedernes konstaterede driftsunderskud, og disse har hidtil i særlig grad påhvilet Københavns og enkelte andre af hovedstadsområdet kommuner. På den anden side erkender man, at en udbygning af den kollektive trafik i Storkøbenhavn givetvis i forreste række må dreje sig om bybanenettets udbygning, som hidtil har sorteret under statsbanerne, samt at en alternativ videregående udbygning af motorgaderne m. v. til gennemgående trafik formentlig overvejende ville komme til at belaste staten gennem vejfonden m. v. Ud fra en afvejning af de forskellige hensyn er man nået til at foreslå en fordeling af finansieringsbyrden med 60 pct. på staten og 40 pct. på de deltagende kommuner.

Hvad angår fordelingen mellem kommunerne indbyrdes, er man enig med samfærdselskommissionen i, at en fordeling efter folketallene ved hver 5 års periodes begyndelse er det rimeligste og mest praktiske grundlag.

Trafikrådets overtagelse af de nuværende offentlige trafikvirksomheder forudsættes økonomisk at ske ved, at deres aktiver overtages til bogførte værdier med visse i bilag til lovforslaget nærmere omtalte korrektioner for derved at opnå en nogenlunde mere ensartet opgørelse af aktivværdierne. For pensionernes vedkommende foreslås overgangen til trafikrådet ordnet sådan, at det på overtagelsestidspunktet allerede pensionerede personale skal være trafikrådet

[Ministeren for offentlige arbejder.]

uvedkommende, således at disse pensioner fortsat afholdes fuldt ud af de nuværende ejere af trafikvirksomhederne. For det ved overtagelsen ansatte personale foreslås en deling af pensionsbyrden mellem de tidligere arbejdsgivere og trafikrådet, beregnet i forhold til personalets faste ansættelsestid henholdsvis før og efter overtagelsen. For disse pensioner foreslås det, at risikoen for fremtidige stigninger i dyrtidstillæg alene kommer til at påhvile trafikrådet. Endelig siger det sig selv, at personale ansat efter trafikrådets oprettelse skal pensioneres fuldt ud af trafikrådet.

For S-banernes vedkommende vil såvel den økonomiske udskillelse af aktiverne fra statsbanernes samlede regnskab som spørgsmål i forbindelse med beregning af trafikrådets andele af løn- og pensionsudgifter rumme særlige komplikationer på grund af samdriften med fjerntrafikken. Dette spørgsmål forudses derfor behandlet i en særlig midlertidig regnskabskommission for S-banerne.

Med disse ord tillader jeg mig at anbefale lovforslaget til velvillig behandling i det høje ting.

Endvidere har jeg den ære for det høje ting at fremsætte *forslag til lov om forlængelse af privatbaneeneretsbevillinger.*

Eneretsbevillinger (koncessioner) til anlæg og drift af private jernbaner er i overensstemmelse med de respektive love som hovedregel kun givet for et bestemt åremål, normalt 80 år, og den tid nærmer sig nu, hvor de gældende koncessioner for en række baner udløber. For at der kan ske en forlængelse, må der være fornøden løvhjemmel, og det er denne hjemmel, som det foreliggende lovforslag tilsigter at tilvejebringe.

Jeg vil gerne fremhæve, at det alene er det formelle grundlag for privatbanernes beståen, som sikres ved nærværende lovforslag. Jeg kan udtrykke det således, at en koncessionsforlængelse er en nødvendig forudsætning for, at banerne fortsat kan holdes i drift, idet de skal have statens tilladelse til at drive jernbanedrift. Og denne tilladelse er det væsentlige i eneretsbevillingerne eller koncessionerne.

Derimod er en eneretsbevilling eller koncession ikke nogen tilstrækkelig forudsæt-

ning for at holde privatbanerne i gang. Om dette er muligt, afhænger i første række af, hvorvidt der består et tilstrækkeligt økonomisk grundlag herfor, og dette spørgsmål berøres overhovedet ikke af nærværende lovforslag. De banenedlæggelser, som hidtil er foretaget, er besluttet uden hensyn til tidspunktet for de respektive eneretsbevillingers udløb. Om en privatbane skal opretholdes eller nedlægges, vil under de givne økonomiske vilkår være afhængigt af, om vedkommende bane vil kunne opnå fornøden økonomisk støtte fra staten og de i banens drift interesserede kommuner. Dette spørgsmål skal ikke løses ved nærværende lovforslags bestemmelser, men derimod i henhold til den gældende støttelovgivning for privatbanerne, navnlig loven om underskudsdækningen (lov nr. 187 af 12. april 1949) og den i 1956 vedtagne nye støttelov (lov nr. 54 af 16. marts 1956).

Som forholdene har udviklet sig, er det i realiteten i de underskudsdækkende myndigheders, d. v. s. statens og kommunernes, hånd når som helst at standse en privatbane ved at undlade fortsat at yde tilskud til banen. Og for de fleste baners vedkommende kan man vel sige, at det endog er i statens hånd alene at standse en privatbane ved tilskudsnægtelse, idet de interesserede kommuner vil have vanskeligt ved alene at udrede de beløb, der er tale om. En anden udvej for staten til at bestemme over privatbanernes fortsatte beståen består deri, at staten vil kunne overtage en privatbane efter de i eneretsbevillingen fastsatte regler, der tænkes opretholdt også for en ny koncessionsperiode, men denne udvej er dog ikke meget praktisk anvendelig.

Det må derfor erkendes, at selve koncessionsspørgsmålet for privatbanerne i dag ikke er af så stor reel betydning, og det er da også grunden til, at jeg har ment at burde forelægge det høje ting et forslag om, at der gives ministeren for offentlige arbejder en generel bemyndigelse til at forny én gang givne eneretsbevillinger, idet jeg ikke under de foreliggende omstændigheder ser nogen grund til, at man for hver gang, en koncessionsfornyelse bliver aktuel, skulle ulejlige tinget med et særskilt lovforslag om hver enkelt privatbanestrækning.

Om lovforslagets enkelte bestemmelser skal jeg kun bemærke, at jeg ikke har ment