

[Alfred Jensen.]

arbejdsløsheden er stabiliseret ved mellem 8 og 10 pct. af de forsikrede, og det forslag, der foreligger her, vil ikke ændre billedet. Egnsudviklingsplanerne tror jeg heller ikke vil give nogen ændring. Når man ikke kan klare de problemer, man står over for i en kommune som Ålborg, når man ikke har været villig til gennem instanser af den art, der her er tale om, at drage omsorg for, at der blev opretholdt varig beskæftigelse i en by som Slagelse, må man have lov til at have sine tvivl, og så er det berettiget, at den fremsættes også fra denne talerstol.

(Kort bemærkning).

**Asger Jensen:** Jeg har forstået, at mit spørgsmål eller mit forhør, som det blev kaldt, over retsforbundet virkede lidt irriterende på det ærede medlem hr. Niels Andersen. Det var nu slet ikke meningen. Det var bare tanken at give det ærede medlem en lejlighed, som jeg troede ville være kærkommen, til at præcisere det standpunkt, som retsforbundet nu har, og det skete for så vidt også, idet der blev sagt, at retsforbundet nu fuldt ud kunne tilslutte sig tanken i dette lovforslag. Så kan man altså fuldt ud tilslutte sig tanken om statsinvestering, og så er det altså forkert, hvad man tidligere har frarådet det høje ting og vælgerne at stemme for, statsinvestering, idet man tidligere har sagt, at det var noget, der virkede uheldigt, fordi pengene svandt ind ved at passere de offentlige kasser.

(Kort bemærkning).

**Niels Andersen:** Jeg kan kun beklage, hvis det, jeg sagde til det ærede medlem før, har virket irriterende. Det var ikke min hensigt, men det ærede medlem mener måske selv, at spørgsmålet har berettiget til en vis irritation, og hvis det er tilfældet, vil jeg naturligvis ikke modsige ham.

Imidlertid vil jeg gerne sige, at det, det drejer sig om, er, at vi skal prøve at afskaffe den arbejdsløshed, vi har, og dér mener jeg at det vil være udmærket, om vi kan afhjælpe en del af arbejdsløsheden ved at få etableret produktive virksomheder i stedet for bare at grave huller i jorden og dække dem til igen — det er jo den politik, man i det høje ting har været inde på i de år, der

er gået — og kan man hjælpe de arbejdsløse gennem den lovgivning, der her søges gennemført, så kan retsforbundet give sin tilslutning dertil.

Hermed sluttede forhandlingen.

*Lovforslagets overgang til anden behandling vedtoges uden afstemning.*

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

Uden forhandling eller afstemning vedtoges dette forslag.

Den sidste sag på dagsordenen var:

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

(Lovforslaget findes i tillæg A. sp. 145, fremsættelsen i tidenden sp. 36).

Lovforslaget sattes til forhandling.

**Heising:** Lovforslaget om et trafikråd for Storkøbenhavn blev første gang fremsat i foråret 1958, og ved dets derefter følgende første behandling her i folketinget gjorde jeg som mit partis ordfører udførligt rede for vort syn på det, ligesom jeg på egne vegne fremsatte en række betragtninger vedrørende særlige hovedstadsproblemer i forbindelse dermed. Min konklusion var dengang, at socialdemokratiet stiller sig positivt til forslaget, men mener, at der er adskillige vigtige problemer, der nærmere må undersøges, f. eks. den foreslåede opbygning af trafikrådets tekniske og administrative organer, spørgsmålet om byrdefordelingen og i sammenhæng dermed de økonomiske virkninger for staten og de implicerede kommuner. Endelig gjorde jeg nogle bemærkninger om det ønskelige i at få skabt en vis klarhed over de nærmeste års trafikinvesteringer i det storkøbenhavnske område, idet jeg pegede på, at hverken lovforslaget eller den kommissionsbetænkning, på hvilken lovforslaget hviler, indeholdt noget konkret herom.

Det nu genfremsatte lovforslag svarer ganske til det tidligere lovforslag, og jeg for

[Heising.]

mit vedkommende finder derfor ikke anledning til igen så kort tid efter udførligt at gå ind på en omtale og vurdering af det. Jeg kan helt henholde mig til, hvad jeg sagde om det tidligere lovforslag i folketingets møde den 14. april i år.

Hvad der nu bør ske, er efter min gruppes og min egen opfattelse en grundig udvalgsbehandling, der kan give os klarhed over lovforslagets konsekvenser, de trafikale, de økonomiske, de investeringsmæssige o. s. v. Jeg agter derfor senere at foreslå, at lovforslaget henvises til udvalgsbehandling.

**Anker Lau:** Jeg føler heller ikke nogen større trang til at genoptage den debat, som vi havde i foråret, og hvorunder også jeg præciserede mit partis synspunkter. Vor sympati for de foreliggende problemers løsning har overlevet sommerens nærmere overvejelser; men det samme er også tilfældet med den skepsis over for den måde, hvorpå man tænker sig problemerne løst, som jeg også i foråret gav udtryk for. Vi har imidlertid nu som før vilje til at medvirke til at finde en løsning, som kan tilfredsstille den storkøbenhavnske befolknings krav om rimelige trafikforhold, og samtidig finde en løsning med hensyn til finansieringen, som kan accepteres som rimelig fra alle sider.

Der er dog et enkelt punkt, jeg gerne vil fremdrage i dag. Under sommerens gennemlæsning af kommissionsbetænkningen fandt jeg i begyndelsen af den en bemærkning om, at man straks fra begyndelsen havde opgivet tanken om at finde frem til det, man kalder et egentligt praktisk trafik-selskab. Begrundelsen for, at man straks opgav dette, var simpelt hen, at man anså det for politisk umuligt at gennemføre noget sådant. Tanken om et sådant praktisk trafik-selskab har været fremme også på Københavns rådhus, og jeg må tilstå, at jeg stadig har den opfattelse, at det måske ville være den bedste løsning, om man fik dannet et sådant trafik-selskab, måske

koncessioneret, måske i aktieselskabsform, eller hvordan man nu kunne passe det ind under de forhold, det her drejer sig om. Jeg tror, at noget sådant på mange måder ville have større mulighed for at løse problemerne praktisk og økonomisk, end den nu foreslåede kæmpeorganisation vil have. Erfaringerne fra andre områder synes at vise, at et sådant forretningsmæssigt drevet selskab fremkalder mindre kritik, end tilfældet er med virksomheder, der drives direkte af stat eller kommune. Men naturligvis kan disse problemer drøftes, og de kan drøftes ud fra mange forskellige synspunkter; der kan måske også findes helt andre måder at gøre det på. Men jeg vil dog gerne ved denne lejlighed give udtryk for det håb, at man også i det udvalg, som jeg forstår skal nedsættes, vil undersøge muligheden for oprettelsen af et sådant trafik-selskab, og at man ikke på forhånd, uden at have undersøgt disse muligheder, uden at forsøge at stille noget praktisk op, afskriver det som noget politisk uigennemfærligt. Det må dog formentlig være sådan, at hvorvidt sådan noget kan gennemføres politisk eller ikke, til en vis grad må hænge sammen med de praktiske og økonomiske fordele, man kan finde frem til ved en undersøgelse, og jeg vil håbe, at det i udvalget vil blive muligt at komme i gang med en sådan undersøgelse.

I øvrigt skal også jeg henholde mig til de bemærkninger, jeg fremsatte ved det tidligere fremsatte lovforslags første behandling i sidste samling.

**Carsten Raft:** Jeg skal for mit vedkommende henvise til de bemærkninger, jeg fremsatte, da et tilsvarende lovforslag første gang blev behandlet her i tinget. Vi erkender selvfølgelig, at der er problemer; vi erkender, at det er et stort arbejde, der er udført for at undersøge disse problemer, og vi vil deltage i et grundigt udvalgsarbejde for at finde frem til de rette linjer; men som det foreliggende lovforslag er bygget op i princippet og udformet i praksis, er det

[Carsten Raft.]

alligevel med nogen skepsis, vi lader det blive grundlag for diskussionen. Men nu må vi i gang med arbejdet og så se, hvad der kommer ud af det.

**Lannung:** Da det foreliggende lovforslag ganske svarer til det lovforslag, der blev fremsat sidste folketingsår, kan jeg også i hovedsagen henvisse til mine bemærkninger ved behandlingen dengang.

Vi finder hovedformålet, nemlig at sikre et fast organiseret samarbejde og en samordning af persontrafikken i hovedstadsområdet, meget betydningsfuldt. Det er ikke blot af afgørende interesse for bysamfundet herinde, men da det storkøbenhavnske samfund på tværs af alle kommunegrænser omfatter mere end en fjerdedel af landets befolkning, er det også blevet en oplagt samfundsinteresse, at denne trafik drives og videreudvikles ud fra et helheds-synspunkt, så den bliver både økonomisk og effektiv og underbygger bysamfundets udvikling på den rette måde.

Erfaringerne har efter vor opfattelse længe vist, at det ikke er nok med et løsere samarbejde, men at der til sikring af den rette rationelle arbejdsdeling og planlægning er brug for et virkelig fast organiseret og lovgivningssikkert samarbejde. Da problemet med alle dets sider og konsekvenser stadig bliver mere og mere brændende, kan jeg kun meget påskønne, at den højtærede minister så prompte har genfremsat lovforslaget, således at vi hurtigst muligt kan få det godt påbegyndte udvalgsarbejde i gang igen. Vi får nok at beskæftige os med i udvalget. Det gælder spørgsmålet, om der er ting i lovforslaget, der kan forenkles, og i øvrigt en række af problemer og enkeltheder, som i kraft af lovforslagets betydning og omfang alle er særdeles vigtige. Flere af dem omtaltes af den ærede socialdemokratiske ordfører. Jeg skal nævne problemer som delingsnormen med hensyn til investeringsudgifterne, det foreliggende forslag set i forhold til og i sammenhæng med landets samlede behov og en samlet trafikplan med henblik på den rimelige prioritetsfølge for de forskellige opgavers løsning. Endvidere spørgsmålet om tunnelbaner eller ikke tunnelbaner, og

i det første tilfælde om man i givet fald ikke kan opnå en betydelig billiggørelse af anlægsudgifterne f. eks. ved at reducere vognbredden og anvende tunnelering ved benyttelse af de mest moderne metoder, og spørgsmålet om mulighederne for at anvende en ensporet hængende bybane, herunder det såkaldte Alwegsystem fra Tyskland eller den ensporede Monorail hængebane fra Amerika. Disse spørgsmål vil vi heller ikke lade ude af betragtning, men de vil komme til nærmere drøftelse i udvalget. Lad mig tilføje, at ser vi på hovedstadsområdet trafikplan, er det, der haster mest, fra et storkøbenhavnsk synspunkt at finde en økonomisk overkommelig form for at føre Hareskovbanen ind til tilslutning med det øvrige S-banenet. Vi har en vinkel fra Nordbanen til Frederiksbundsbanen, som er udækket med kollektiv trafik, og dette forhold bør efter vor opfattelse snarest muligt afhjælpes.

Må jeg sige til slut, at på samme måde som samfærdselskommissionens arbejde tager lovforslaget kun sigte på den jordbundne trafik, men ikke på den lufttrafik, som efterhånden får større og større betydning. Det gælder ikke mindst for det bysamfund, lovforslaget drejer sig om, fordi Københavns lufthavn i Kastrup efterhånden er blevet en af Europas storhavne og lufttrafikken sikkert også fortsat, efterhånden som befolkningen bliver mere og mere airminded, vil få stigende betydning for den mere lokale trafik. Vi bør ikke lade dette ude af billedet, men også under udvalgsarbejdet være opmærksomme på dette forhold. Der vil mere end før blive spørgsmål om forholdet mellem lufttrafik og anden trafik og ikke alene om forbindelsen til Kastrup, men også til de nødvendige lokale flyvepladser til brug for indenrigstrafikken, og jævnsides hermed trafikken med Københavns gamle opland i Skåne og Sydsverige i det hele taget. Jeg må sige, at i 300-året for tabet af de skånske provinser er det helt naturligt, at vi har dette sidste hensyn in mente.

Den højtærede økonomiminister har efter pressens referater i går udtalt, at han venter, at Øresundsbroen kommer før Store-Bæltsbroen, og dette i forbindelse med øget lokal lufttrafik fra Sydsverige til København

## [Lannung.]

åbner det fremtidsperspektiv, at vi samkvæmmæssigt, handelsmæssigt og kulturelt i nogen grad vil kunne genvinde det, vi mistede. Men en af forudsætningerne herfor vil være, at hovedstadssamfundets trafik tilrettelægges, så den også kan løse de hermed forbundne opgaver.

**Kristian Kristensen:** I modsætning til de ærede tidligere talere dette lovforslag vedrørende kan jeg ikke henvise til, hvad jeg tidligere har sagt, da lovforslaget var til behandling i foråret. Jeg skal derfor gøre nogle bemærkninger om det.

Mit parti og jeg anser det for vigtigt. Det er nødvendigt med en koordinering af trafikken inden for dette store område. Det er også rigtigt, at der lovgives om, hvordan denne koordinering skal finde sted, men vi finder det ikke uden videre oplagt, at det absolut skal føre til fællesdrift af hele det store trafiknet, og da langt mindre at det behøver at føre til offentlig drift, og det er det, det foreliggende lovforslag tilsigter. Det bliver efter forslaget at dømme et stort og kompliceret foretagende og, kan man frygte, også et dyrt foretagende at drive.

Jeg skal særlig hæfte mig ved to ting i forslaget, der hviler på samfærdselskommissionens undersøgelser. Denne kommission, der har arbejdet i 5 år, har været alsidigt sammensat, tror jeg man kan sige, på alle områder på nær ét, nemlig hvor det gælder om at skønne over den rimelige fordeling af byrderne mellem staten på den ene side og de pågældende kommuner og Københavns amt på den anden side, idet hovedstaden har været ganske overvældende repræsenteret i denne kommission. Det er med denne sammensætning måske ikke til at undres over, at kommissionen kom til det resultat, at de pågældende kommuner kun skulle betale 25 pct. af investeringsudgifterne til det rullende materiel og de faste anlæg, medens derimod staten skulle yde de 75 pct.

Jeg ser, at den højtærede minister har været betænkelig ved denne fordeling af byrderne, og at han i stedet foreslår, at hovedstadsområdet skal betale 40 pct. og staten 60 pct. Jeg anerkender denne ændring; jeg tror, den er rigtig. Den er et skridt i den rigtige retning, men jeg vil gerne rejse det spørgsmål, om skridtet er

stort nok. Det er altid vanskeligt, når der skal lovgives, laves særordninger for en del af befolkningen, enten skellet så er socialt eller som i dette tilfælde geografisk bestemt. Man er fra begge sider bange for at blive snydt, simpelt hen.

Af de forhandlinger, der førtes i foråret om dette forslag, fremgår det, at man fra Storkøbenhavns side er betænkelig ved, at man nu skal yde 40 pct. af de nævnte udgifter, og jeg ved, at man ud over landet i høj grad er betænkelig ved, at staten nu skal betale 60 pct. af anlægsudgifterne til den københavnske lokaltrafik. Man spørger derude: kan det dog være rigtigt, når vi selv betaler det rullende materiel og de faste anlæg til vor lokale trafik, at vi så i den grad skal være med til at betale disse omkostninger for hovedstaden? Og jeg er ude af stand til at se, hvad vi med rette kan svare disse mennesker.

Hvis nu Ålborg eller Haderslev og eventuelt andre byer næste år kommer og forlanger samme ordning for deres lokaltrafik, som København nu har fået, hvad kan vi så svare dem? Bliver vi nødt til at imødekomme dem ud fra det, der nu eventuelt vil ske i mellemtiden, for så får dette lovforslag helt uoverskuelige økonomiske konsekvenser? Eller hvis vi ikke kan imødekomme dem, men må afvise dem, kan vi da gøre det med gode argumenter, som fornuftige mennesker derude kan acceptere? Det er disse gode argumenter, jeg savner. Man må i det udvalg, som nu bliver nedsat, have klaret det spørgsmål, om der er rimelighed i denne byrdefordeling.

Som argument for, at staten nu træder til med den forholdsvis store procentvise andel af udgifterne, har jeg set anført forskellige ting. Bl. a. har man henvist til, at vi f. eks. også har statshavne, og det er rigtigt, men for mig at se er der en væsensforskul på, om en havn som Esbjerg f. eks., der er Danmarks store port mod vest, er et statsforetagende, og om staten skal bære så meget af omkostningerne ved den københavnske lokale persontrafik. De to ting kan efter min mening slet ikke sammenlignes. Det ene kan med god ret være en samfundsopgave, medens det andet må være et lokalt problem.

Man har også anført, at der er privatbaner, som giver underskud, som staten er

[Kristian Kristensen.]

med til at dække, og det er rigtigt, lige så vel som det er beklageligt, men der er dog et par ting at sige også til denne sammenligning. Disse baner er for det første side-linjer til statsbanerne, de er med til at op-samle trafikken til hovedlinjen og må på-regnes at være med til at forbedre stats-banernes regnskab. Det er det ene. Det andet er, at det er noget, der er under afvikling. En hel del af disse småbaner er allerede afviklet. Jeg bor i et område, hvor vi for en del år siden netop havde en sådan bane, som gav underskud, det er i Haderslev amt. Banen blev anlagt i den tyske tid og gav stadig underskud. Kommunerne var garanter, og vi måtte hvert eneste år skyde beløb til fra kommunernes kasser for at dække underskuddet. Så blev banen ned-lagt og erstattet med et net af rutebilruter.

Nu var spørgsmålet, hvordan man skulle ordne dette, og man gik egentlig den mod-satte vej af, hvad der nu foreslås for Stor-københavn. Vi kunne godt have gjort rute-bilordningen amtskommunal, offentlig, men det gjorde vi ikke. I stedet blev der dannet et rutebilaktieselskab, hvori kommuner, amter o. s. v. kunne tegne aktier, hvis de ville, det var en fuldstændig frivillig sag. Vi ansatte en direktør til at administrere det, og dette rutebilselskab drives nu på fuldstændig forretningsmæssig basis, og jeg tror, jeg tør sige, til alles tilfredshed. For det første betjener rutebilselskabet befolkning-en på en god måde, og for det andet er vi fri for årlige tilskud til selskabet, fordi det hviler i sig selv. Vi er altså gået bort fra en offentlig ordning og over til en halvprivat ordning, som virker udmærket.

Jeg har også set anført som argument for eller som undskyldning for, at staten nu skulle til at yde dette store procentuelle til-skud til kommende udgifter ved Køben-havns nærtrafik, at København yder store indskud til den nye ordning, bl. a. forærer man, eller jeg tror, man har brugt udtrykket overfører man hele sit store sporvejsapparat til trafikrådet. Ja, hvad skulle man da ellers gøre ved det? Der er den ting ved det, at sporvognene, også efter at de er overført til trafikrådet, kører på de samme skinner og betjener de samme mennesker, de har gjort før. At bruge det argument eller denne und-skyldning for, at vi nu lovgiver på en sådan

måde, at staten som sådan må til at bære en stor del af omkostningerne ved denne trafik, forekommer mig at kunne sammenlignes med det, jeg vil komme ud for; hvis jeg, når jeg nu i weekenden kommer hjem til St. Nustrup, hvor jeg bor, får besøg af min nabo, der fortæller, at han har tænkt sig at forære mig sin nye dieseltraktor; jeg bliver glad overrasket, og da han følger til, at han har tænkt sig i fremtiden at ville betale 40 pct. af traktorens driftsudgifter, bliver jeg lige-frem rørt, men når han så tilføjer, at for-udsætningen for gaven er, at traktoren som hidtil kun må arbejde på hans marker, tørrer jeg tårerne af øjnene og hitter lige straks ud af, at det eneste, jeg får ud af gaven, er, at jeg får lov til at betale 60 pct. af traktorens driftsudgifter, en udgift, jeg ikke hidtil har haft.

Endelig nævner man, at statskassen hidtil har betalt 100 pct. af S-banens anlægs-udgifter, og det er også rigtigt. Men er det dog ikke sådan — jeg stiller det som et spørgsmål — at netop S-banens drift nor-malt har kunnet svare sig? Hvis det er til-fældet, er det ligegyldigt, hvor stor en del af anlægsudgifterne staten har betalt; så har det ikke tynget på statens budget.

Jeg kan ikke læse det foreliggende lov-forslag anderledes, end at det stiller nye krav til statskassen, at der lægges nye byr-der på skatteyderne ud over landet, og så er der den ting ved det, at disse byrders stør-relse og anvendelse administreres af et be-villingsråd, der — bortset fra de 12 med-lemmer valgt af dette ting — udelukkende består af folk, der er valgt af de pågældende kommuner og Københavns amt. Er det så ikke rigtigt og for et heldigt udfald nærmest nødvendigt, at hovedparten af de midler, et sådant råd skal bevilge, skaffes af den samme befolkning, som har valgt rådet, og som bevillingerne i øvrigt kommer til gode?

Jeg synes, det bør overvejes meget nøje endnu en gang, om der overhovedet bør være tingvalgte medlemmer i bevillingsrådet. For det første vil de 12 tingvalgte medlemmer kun udgøre et lille mindretal i bevillings-rådet og sådan set ikke have nogen afgørende indflydelse; det kan gå sådan, at de kom-mer til at sidde der som gidsler. For det andet vil det, hvis vi her i tinget indvælger disse medlemmer i dette bevillingsråd, være en afgjort sammenrodning af lovgivning og

[Kristian Kristensen.]

administration, som kan vise sig at være yderst uheldig.

Jeg har hermed nævnt de ting i lovforslaget, som jeg umiddelbart føler betænkelighed ved, og som jeg håber vi kan få nøjere klaret i det udvalg, der vel nu bliver nedsat. Jeg opfatter lovforslaget i øvrigt væsentligt som samfærdselskommissionens forslag, der nu er lagt på tingets bord til drøftelse, og jeg tror, det er vigtigt, at vi giver os tid til en meget nøje gennemgang af dette store lovkompleks, en gennemgang, som vi fra retsforbundets side tilsiger vor støtte til med det formål at finde frem til den bedste og rimeligste løsning af de problemer, som dette lovforslag tager sigte på at løse.

**Aksel Larsen:** Nu ved jeg godt, at det ikke er afgørende for sagen, om denne forhandling afsluttes om 5 minutter eller om en halv time. På den anden side er jeg glad for, at jeg har udtalt mig om dette spørgsmål, da vi havde det til behandling i foråret, sådan at jeg i alt væsentligt kan henvise til, hvad jeg sagde dengang, og ikke behøver at tale så længe; og som sagt, hvis det havde nogen betydning, om vi blev hurtigt færdige i eftermiddag, ville det være et ekstra incitament til at gøre min tale kortfattet, da jeg finder, at der allerede er gået megen og kostbar tid til spilde.

Kommissionen har naturligvis måttet have sin tid til at komme gennem sagerne og komme med sin betænkning. Vi fik imidlertid lovforslaget i marts måned, og der er siden den tid praktisk talt ingenting sket. Jeg ved meget vel, hvorfor der ikke er sket noget og ikke har kunnet ske noget. I sommerferien har folketinget ikke været samlet, og spørgsmål, udvalget har stillet, er ikke blevet besvaret. Men jeg vil alligevel have lov til at henstille, at man nu søger at få lovforslagets gang igennem tinget fremskyndet, og at man derpå, når der kommer en lov ud af det, hurtigst muligt tager fat på at realisere de planer, der bliver lagt.

For længe siden burde man have foretaget en koordinering af hovedstadsområdet trafik, således som det her foreslås. For hver måned, der går, for hvert år, der går, kan forholdene blive mere kaotiske og mere utilfredsstillende for befolkningen; det kan

blive samfundsøkonomisk skadeligt, og derfor er det noget, der haster.

Jeg tror ikke, at man, som den sidste ærede taler gjorde, kan forsøge at melde hus forbi for statskassens vedkommende og sige, at det er noget, som må klares af hovedstadsområdet befolkning alene, det kan skatteyderne i det øvrige land ikke betale med til. Det er noget, vi allerede har diskuteret i foråret, men lad mig sige igen, at der har ikke her i tinget mig bekendt nogen sinde været noget æret medlem fra provinsen, der har protesteret, når der skulle bevilges midler til anlæg af en jernbane i Jylland eller bygning af en statshavn eller udvidelse af en fiskerihavn. Så har man ment, at det i høj grad angik statskassen, og at hovedstadens skatteydere også skulle være med til at betale. Hvorfor man så skal stille sig på det standpunkt, at en ordning af trafikforholdene i et område, hvor der bor mere end en fjerdedel af landets befolkning, skulle være staten helt uvedkommende, forstår jeg ikke.

Jeg har som sagt, da vi havde sagen til behandling i foråret, udtrykt skepsis med hensyn til den her foreslåede byrdefordeling. Jeg erindrer herom og erindrer i det hele taget om de bemærkninger, jeg dengang fremkom med, og vil nøjes med endnu en gang at anbefale lovforslaget til velvillig og fremfor alt hurtig behandling.

Jeg håber, at det på enkelte punkter bliver forbedret, men i almindelighed tror jeg, det bliver den vej, man må gå frem.

**Erhard Jakobsen:** Det, der får mig til at tage ordet i denne debat, er ikke, at jeg på nogen måde er uenig med mit partis ordfører, ej heller at jeg ønsker at uddybe den diskussion, som nu har fundet sted; men det er med udgangspunkt i nogle bemærkninger af den højtærede minister, da han første gang fremsatte lovforslaget, at jeg nu vil knytte et par bemærkninger til det, der allerede er sagt.

Den højtærede minister sagde i foråret, da han fremsatte lovforslaget — han brugte det som motivering for at anbefale, at man lod det gå hurtigt gennem tinget — at mange institutioner, som har med store opgaver at gøre, i forventning om, hvad der nu skal ske, har måttet ligge stille og ikke

[Erhard Jakobsen.]

kunnet fuldføre deres arbejde. Jeg synes, det lød vældig rimeligt, da den højtærede minister sagde det, men jeg var ikke dengang klar over, at jeg selv så direkte skulle få at mærke, i hvor høj grad ministeren havde ret.

Da den store samfærdselskommission blev nedsat i 1950, gik kommissionens arbejdsudvalg straks i gang med at løse en opgave, som man fandt særlig nærliggende, og som man anså det for nødvendigt at løse, nemlig forbedring af trafikforholdene i det, man kalder Gladsakseområdet. Det er ikke alene Gladsakse, men hele den sektor af Københavns omegn, der ligger mellem Ballerupbanen og Holtebanen uden dog at have direkte tilknytning til disse to baner.

Årsagen til, at man på det tidspunkt fandt det særlig påkrævet at se på forholdene her, var den stærke vækst i områdets folketal — en stigning på ca. 40 pct. fra 1945 til 1950 — samtidig med at man erkendte, at trafikbetjeningen i området ikke var tilfredsstillende. Man sagde — jeg beder om tilladelse til et kort citat — i kommissionens første betænkning side 11:

„Sammenlignet med de områder i egnen, som ligger i tilknytning til S-banerne . . . , er Gladsakseområdet utvivlsomt dårligt stillet i trafikal henseende, og den trafikbetjening, der findes, er ikke alene utilfredsstillende for beboerne, men også i samfundsøkonomisk henseende dyr og uhensigtsmæssig.“

Opgaven var altså — mente man — at skabe en trafikbetjening på lige fod med den, de andre dele af det storkøbenhavnske område havde. Jeg må lige sige, at man arbejdede dengang ud fra den forudsætning, at f. eks. Gladsakse kommune i 1965 skulle have et indbyggerantal på 62 000. Jeg kan oplyse, at kommunen allerede nu i 1958 har passeret de 61 000, og det er i og for sig det, der er baggrunden for de ord, jeg gerne vil føje til denne diskussion.

Som et resultat af arbejdsudvalgets overvejelser blev der formidlet et samarbejde mellem Københavns kommune og Gladsakse kommune om en busbetjening af den del af kommunen, hvor det store industrikvarter var skudt op. Endvidere gik DSB i gang med forbedringer af driften og driftsmateriel-

let på Slangerupbanen, som den hed dengang.

Den linje 38, som Københavns sporveje lagde ud til Gladsakse, har siden været til stor gavn og glæde for befolkningen i den del af kommunen, som trafikeres af denne linje. Også de gennemførte forbedringer på Slangerupbanen betød afgjort en fremgang og et fremskridt. Moderne motorvogne erstattede de gammeldags lokomotiver, og køreplanen udvidedes med næsten 50 pct. Resultatet var da også en betydelig stigning i passagerantallet, nemlig ca. 40 pct. Men den gennemførte forbedring var allerede dengang ikke tilstrækkelig og må på baggrund af den udvikling, der har fundet sted senere, betegnes som helt utilfredsstillende. Navnlig var den løsning, man forsøgte med hensyn til passagerernes videre befordring fra Nørrebro ind til centrum, ikke tilfredsstillende. Linje 19 fra København L til Rådhuspladsen blev — for at sige det mildt — ikke nogen succes. Passagerantallet faldt igen og er først i de senere år begyndt at stige, og stigningen står overhovedet ikke i forhold til befolknings-tilvæksten.

Der var i 1950 ca. 45 000 indbyggere i det såkaldte Gladsakseområde, og deraf havde Gladsakse kommune 38 000. I dag har, som jeg oplyste før, kommunen over 61 000 indbyggere, altså en stigning på 23 000 siden dengang. Yderligere vokser Værløse kommune og Farum kommune meget stærkt og har allerede nu et betydeligt antal indbyggere. Når jeg yderligere oplyser, at en stor del af denne befolkningsforøgelse har fundet sted umiddelbart op ad banelinjen, kan man forstå, at jeg har ret, når jeg siger, at området trafikmæssigt er langt mere utilfredsstillende betjent i dag end dengang, da den store kommission nedsatte et specielt udvalg, der skulle tage stilling til forholdene.

Det er derfor, jeg har taget ordet nu. Jeg ved vel, at vi i dag ikke står over for at skulle nedsætte en kommission, men over for at skulle gennemføre en lov om et trafikråd; men jeg synes, at situationen på så mange måder minder om situationen i 1951, da man fandt anledning til at træffe særlige foranstaltninger med hensyn til Gladsakseområdet, minder så meget om den, at jeg synes, jeg har ret til som borg-

[Erhard Jakobsen.]

mester i den største af områdets kommuner at bede ministeren eller det folketingsudvalg, som nu bliver nedsat, om at se på forholdene, som de er i dag.

Jeg har en speciel baggrund for at anmode om, at der bliver kigget på det.

I et interview i Social-Demokraten for den 7. september i år udtalte banechef Thorning Christensen følgende — jeg beder om tilladelse til endnu et kort citat —:

„Statsbanerne betragter dobbeltspor til Hareskovbanen som et led, der påhviler trafikrådet. Måske kan en sådan investering overføres på rådets regning. Hvis der er mulighed for at træffe en politisk afgørelse, kan statsbanerne intet have imod at udføre arbejdet, blot vort budget ikke bliver belastet med afdrag og forrentning.“

Jeg forstår godt statsbanernes synspunkt, men beder om forståelse også for borgernes synspunkt, som er det, at medens alt dette her foregår, sker der i alt fald ingenting, og lang tid fremefter, efter at trafikrådet er blevet dannet, vil man have hovedet eller hovederne fulde af mange, mange andre ting end sådanne detaljer, som jeg har nævnt her, og det er derfor, borgerne i Gladsaxeområdet er bange for, hvad der nu vil ske, eller rettere sagt, hvad der ikke vil ske.

Hertil kommer en meget vigtig ting. Jeg forstår vel, at der ligger mange opgaver for trafikrådet at tage fat på, og store opgaver, og jeg forstår vel, at der rundt omkring i landet melder sig kommuner med krav, på samme måde som vi kommer med dem her. Men jeg tror, jeg tør sige, at forskellen på de andres krav og vore er den, at vort krav ikke behøver at honoreres med særlig mange penge. Jeg skal ikke gå i detaljer, kun sige, at dobbeltsporet, som kunne betyde 20 minutters drift på Hareskovbanen, kun vil koste nogle ganske få millioner kr. Og én ting undrer befolkningen ude i Gladsaxeområdet, og det er dette: samtidig med at banechef Thorning Christensen mener, det ikke vedkommer DSB at lave dette dobbeltspor, udtaler han samtidig, at statsbanerne står umiddelbart over for at skulle anlægge Lundtoftebanen og forlænge S-banen fra Glostrup til Tåstrup. Så må jeg spørge: kan det virkelig være rigtigt, at man i disse områder, som notorisk er langt

tyndere befolket, skal iværksætte noget helt nyt, som formodentlig vil koste masser af penge, medens de få millioner til forbedringer i det af mig nævnte område ikke er noget, der vedrører DSB? Det kan dog ikke være ræsonnabelt; det kan ikke være rimeligt, ikke retfærdigt.

Derfor beder jeg udvalget om at overveje min henstilling. Befolkningen frygter for, at den ventetid, som endnu står tilbage, indtil dette trafikråd bliver en realitet, indtil det får sig konstitueret, og indtil det får spurgt alle de steder, det skal spørge, skal blive forfærdelig lang. Man har foreløbig fået den trøst, at når tunnelbaneprojektet skal laves, skal vort område komme med som et af de første. Jeg forudser, at der kommer til at gå 10 år, før man overhovedet når til at behandle tunnelbaneprojektet og får bevilget de nødvendige midler dertil, og derefter 15 år til at bygge tunnelbanen. Så kunne jeg i og for sig være ligeglad, for så er jeg formentlig ikke borgmester i Gladsaxe mere. Men det forekommer mig bare, at befolkningen derude, som gang på gang er blevet spist af med, at man nu lå med store og glimrende løsninger ude i fremtiden, har krav på at få disse småforbedringer taget op til realitetsbehandling, og da dette spørgsmål åbenbart ikke kommer statsbanerne ved, må det være andre, der tager sig af det; jeg beder derfor om, at det udvalg, som ministeren vil nedsætte, tager sig af disse spørgsmål.

**Ministeren for offentlige arbejder (Lindberg):** Jeg vil gerne takke for den tilslutning, der er givet til det foreliggende lovforslag, selv om denne tilslutning jo fra visse sider har været noget betinget.

Jeg skal i øvrigt, ligesom en række af de ærede ordførere, ikke komme meget ind på selve lovforslaget, da det jo ikke er så længe siden, det var til behandling her i det høje ting og jeg dengang havde lejlighed til at fremsætte bemærkninger til de udtalelser, der blev fremsat under sagens daværende første behandling. Der er imidlertid i dag fremdraget et par nye ting, som jeg gerne vil sige et par ord om.

Ordføreren for socialdemokratiet, det ærede medlem hr. Heising, henledte opmærksomheden på de kommende trafikmæssige



[Ministeren for offentlige arbejder.]

opgaver og på, at lovforslaget jo ikke tager stilling til disse spørgsmål. Det ærede medlem hr. Lannung var inde på det samme, idet han gjorde opmærksom på, at man ikke i lovforslaget taler om, hvilken prioritetsorden de forskellige anlæg skal have; man har ikke taget stilling til, om der skal bygges tunnelbane, og ikke taget stilling til, hvordan man skal forholde sig med en lang række enkeltopgaver inden for det storkøbenhavnske trafikområde. Det er rigtigt, det har man ikke gjort i lovforslaget; det har man bevidst ikke gjort. Det havde man heller ikke gjort i samfærdselskommissionen, netop ud fra det synspunkt, som også lovforslaget bygger på, at det her foreslåede trafikråd skal være det organ, som planlægger, hvad der skal ske fremover. Jeg tror også, at man i det udvalg, der skal behandle det foreliggende lovforslag, skal have for øje, at man ikke for stærkt fordyber sig i spørgsmål om de opgaver, der skal løses. Gør man det i alt for høj grad, kan det godt komme til at betyde, at lovforslaget heller ikke bliver færdigbehandlet i denne samling, hvad jeg meget stærkt ville beklage.

Jeg tror, det vil være rigtigt nu at bygge på de forudsætninger, som lovforslaget er stillet op efter, og se at få lovforslaget færdigt, for jo hurtigere man får det færdigt, des hurtigere er der mulighed for, at det trafikråd, som skal behandle spørgsmålene, kan komme i gang med at se på, hvad der skal investeres på de forskellige områder. Jeg siger det, bl. a. fordi det tidligere nedsatte udvalg allerede har stillet spørgsmål til det ministerium, jeg repræsenterer, bl. a. med hensyn til tunnelbane o. s. v. Det er klart, at vi vil besvare de spørgsmål, der kommer, og også har gjort det for tunnelbanens vedkommende, men det er også klart, at skal man på en række områder ind på detailundersøgelser og besvarelser, kan man ikke vente, at udvalget får svar fra den ene uge til den anden; så må der gå et stykke tid, sådan som der gik et stykke tid med at besvare spørgsmål fra det tidligere nedsatte udvalg. Jeg henstiller derfor, at man ikke fortaber sig for stærkt i drøftelser af fremtidige problemer, men først og fremmest koncentrerer sig om lovforslaget, som det foreligger.

Det ærede medlem hr. Anker Lau var inde på, om man ikke i udvalget burde drøfte muligheden af i stedet for det nu foreslåede trafikselskab, bestående af både stat, kommune og private, at gå over til det, som det ærede medlem hr. Anker Lau kaldte et praktisk trafikselskab. Nu vil jeg ikke skelne imellem, om ordet praktisk bruges i forbindelse med det af det ærede medlem foreslåede selskab eller det i lovforslaget foreslåede; jeg mener, det i begge tilfælde skal være et praktisk virkende organ. Jeg vil gerne sige til det ærede medlem hr. Anker Lau, at der selvfølgelig intet er i vejen for, at man i udvalget kan drøfte et sådant spørgsmål. Vi har koncessionerede selskaber herhjemme, der driver meget store virksomheder. Jeg peger på Københavns Telefon Aktieselskab, og jeg kunne pege på andre. Det er selvfølgelig ikke udelukket, at man kan drøfte et sådant problem, men om der kan skabes politisk mulighed for en udvej er jo et spørgsmål. Det var det, samfærdselskommissionen havde sine store tvivl om, og det vil der for så vidt også være bedre muligheder for at skabe klarhed over i folketingsudvalget end i kommissionen. Jeg afviser ikke på forhånd, at man drøfter sådanne spørgsmål.

Må jeg sige til retsforbundets ordfører, det ærede medlem hr. Kristian Kristensen, at det ikke fremgik umiddelbart af hans tale, at det var en tale af et medlem fra en af de grupper her i folketinget, der er repræsenteret i regeringen, men det gør måske heller ikke så meget. Jeg ved, at retsforbundet har haft sine betæneligheder med hensyn til dette lovforslag, og det må jo stå for dette partis egen regning. Men jeg synes altså, at det ærede medlem var meget, meget betænkelig ved spørgsmålet om byrdefordelingen.

Jeg ved udmærket godt, at ude omkring i landet, hvor man ikke direkte har tilknytning til det storkøbenhavnske område, ser man noget anderledes på hele spørgsmålet om byrdefordelingen, end man ser på det i Storkøbenhavn. Man har den opfattelse, at vi er gået for langt i forslaget med hensyn til at påføre kommunerne byrder. Vi mener i ministeriet, at vi har måttet gå væk fra kommissionens forslag ved at sætte byrdefordelingen til 60 pct. for staten og 40 pct. for kommunerne. I det storkøbenhavnske

## [Ministeren for offentlige arbejder.]

område mener man, at denne byrdefordeling er forkert, og ude i landet mener man det modsatte. Jeg mener, at det må være udvalgets opgave bl. a. at undersøge, om det, vi har fundet frem til i ministeriet, er det rigtige, eller om der kan rokkes til den ene eller den anden side ved disse procenter. Jeg tror personligt, at det bliver meget svært at rokke ved dem, men det må vi se på, når vi kommer til at behandle spørgsmålet videre fremover mellem udvalget og ministeriet.

Jeg vil dog gerne til oplysning for det ærede medlem hr. Kristian Kristensen sige, at det ingenlunde er sådan, at staten ikke yder bidrag. Det ærede medlem var selv inde på, at vi yder meget store bidrag til dækning af privatbanernes underskud; helt op til 75 pct. yder vi. Det ærede medlem mente, at dette kun var noget øjeblikkeligt, fordi privatbanerne meget snart måtte være afviklet. Jeg tror ikke, det ærede medlem har ret i denne betragtning. Det er rigtigt, at vi i nogen grad er inde på en afvikling af privatbanerne, men det ligger vist mange år frem i tiden, før den sidste privatbane er ophørt at køre i Danmark. Vi må altså fortsat være indstillet på, sådan som det er nedlagt i lovgivningen og vedtaget i det høje ting, at skulle yde væsentlige bidrag fra staten til privatbanernes drift. Det er jo dog også sådan, at ude omkring i landet kører statsbanernes tog og rutebiler, og at det underskud, der fremkommer for statsbanernes vedkommende, også må dækkes af staten, og det er jo desværre ikke så ringe et underskud, der fremkommer. Det ærede medlem var selv inde på, at det var vel ikke S-banerne omkring København, der gav underskud, men at det væsentligt fremkom ude omkring på sidebanerne. Deri ligger også, at vi for en meget væsentlig part af den trafik, der finder sted på statsbanernes sidelinjer, må dække underskuddet fra statens side. Dertil kommer, at skulle man blive ved den nugældende ordning og der så skulle bygges tunnelbaner i København,

hvad jeg ikke ved noget om i øjeblikket og ikke kan tage stilling til, så skulle statsbanerne bygge disse tunnelbaner, fordi det er statsbanerne, der har dette område, og så måtte man forudse, at statsbanerne skulle investere meget store midler til denne bygning af tunnelbaner, uden at kommunerne kom med i dette billede. Alt i alt tror jeg derfor ikke, man skal prøve på at skabe et større modsætningsforhold mellem land og by på dette område end nødvendigt. Jeg tror, man skal bestræbe sig på at se sagligt på tingene, sådan som de ligger, og at man fra statens side bliver nødt til at yde et bidrag til København, hvis man skal have en ordning, der kan holde fremover.

Må jeg så endelig sige til det ærede medlem hr. Erhard Jakobsen, som rejste det særlige spørgsmål om Hareskovbanen, at her ligger det sådan, at vi fra ministeriets side og fra statsbanernes side gerne ville løse den opgave, der ligger derude, hvis blot vi havde mulighederne derfor. Hvis man kunne få bevilget de penge, der skulle til for at lave elektrisk drift på Hareskovbanen, og få penge til at føre linjen ind gennem København til centrum, så skulle vi være de første til at gå i gang med den opgave. Men på den anden side må man, synes jeg, have lov til at hævde, at der ligger så mange andre områder i Storkøbenhavn, som heller ikke er for godt betjent. Jeg peger på distriktet helt ned til Køge, og jeg peger på S-banen til Lundtofte, som det ærede medlem hr. Erhard Jakobsen også var inde på, og jeg kan pege på mange andre områder, hvor der også ligger uløste opgaver. Derfor synes jeg, at det ville være urigtigt at løfte spørgsmålet om Hareskovbanen ud af sin sammenhæng. Jeg synes, det må være rigtigt, at man nu så hurtigt som muligt får dette lovforslag gennemført uden dermed selvfølgelig at tilsidesætte en saglig behandling af det i udvalget, og at man så, så snart det er sket, begynder at sætte en prioritetsrække op for de opgaver, der skal løses af det storkøbenhavnske

[Ministeren for offentlige arbejder.]

trafikråd, som vil blive en følge af lovforslaget gennemførelse. Det synes jeg må være den rigtige rækkefølge i stedet for nu stykkevis i udvalget at skulle beskæftige sig med forskellige opgaver i det storkøbenhavnske område. Jeg tror, det ville sinke sagen og ikke bidrage til en løsning så hurtig, som det ærede medlem hr. Erhard Jakobsen har interesse i.

Med disse bemærkninger udtaler jeg forhåbning om, at det må lykkes at komme igennem med dette lovforslag. Jeg kan se de mange, store besværlige spørgsmål, der kan ligge i det, men jeg tilsiger altså saglig medvirken til at få forslaget gennemført så hurtigt som muligt.

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.

Folketingets næste møde afholdes i morgen, onsdag den 22. oktober, kl. 10 med følgende dagsorden:

1) *Valg af 17 medlemmer til et udvalg angående:*

Forslag til lov om iværksættelse af offentlige arbejder m. v. og beskæftigelse af arbejdsløse.

2) *Valg af 17 medlemmer til et udvalg angående:*

Forslag til lov om et trafikråd for Storkøbenhavn.

3) *Spørgsmål om meddelelse af orlov til medlem af folketinget Gudrun Bjørner.*

4) *Spørgsmål om indkaldelse af stedfortræderen for medlem af folketinget Gudrun Bjørner.*

5) *Forhandling om statsministerens redegørelse ved folketingsårets åbning.*

6) *Spørgsmål til ministre.*

Mødet hævet kl. 16.

## 5. møde.

Onsdag den 22. oktober kl. 10.

Den første sag på dagsordenen var:

*Valg af 17 medlemmer til et udvalg angående forslag til lov om iværksættelse af offentlige arbejder m. v. og beskæftigelse af arbejdsløse.*

Valgt blev: *Peter Ravn, Bladt, Carl P. Jensen, Lund Jensen, Poul Nilsson, Hans Rasmussen, Strøm, Morten Larsen, J. M. Pedersen, Søren Andersen, Henry Christensen, N. Chr. Christensen, Axel Kristensen, Lorentzen, Asger Jensen, Poul Sørensen og Poul Thomsen.*

Den næste sag på dagsordenen var:

*Valg af 17 medlemmer til et udvalg angående forslag til lov om et trafikråd for Storkøbenhavn.*

Valgt blev: *Heising, Francke, Horn, Erhard Jakobsen, Aage Knudsen, Kolbjørn, Waldemar Laurson, Lannung, Kristian Kristensen, Anker Lau, Henry Christensen, Holmberg, Axel Kristensen, Kryger, Carsten Raft, Poul Claussen og Fanger.*

Den næste sag på dagsordenen var:

*Spørgsmål om meddelelse af orlov til medlem af folketinget Gudrun Bjørner.*