

[Slebsager.]

Nej, naar man vil oprette 20 eller 30 Minutters Drift paa Banerne omkring København, er det udelukkende af lokale Grunde, for at skaffe Befolkningen herindefra ud og Befolkningen udefra ind — altsaa en rent lokal Trafik. Derfor forekommer vort Krav om en økonomisk Samvirken mellem Statsbanerne paa den ene Side og Hovedstadskommunerne og de tilgrænsende Kommuner paa den anden Side mig at være ganske rimeligt.

Den højtærede Minister har ganske Ret i sin Opfattelse af, at jeg mener, at en Ordning og en Forbedring af Nærtrafikken er en Nødvendighed, og at der ikke maa gaa mange Aar, før en saadan bliver gennemført, hvis Statsbanerne skal beholde, hvad jeg vil kalde Førerstillingen i Nærtrafikken. Men det har jo ikke noget at gøre med, at man ikke skulde kunne stille det Krav til Kommunerne, at de skal være med i dette Arbejde.

Den højtærede Minister har gjort Rede for de Tilskud, som er ydet, og de Forhandlinger, der er ført, dels i 1915 og dels i 1919, med det Resultat, at København og Frederiksberg Kommuner har ydet hver 2¼ Mill. Kr., var det vist, i alt Fald tilsammen 4½ Mill. Kr. til Ordningen af Nærtrafikken, og han mente, dermed skulde disse Kommuner have affundet sig med Nærtrafikspørgsmaalet for Tid og Evighed. Det kan jeg ikke erkende, thi vi staar her overfor en fuldkommen Omordning af hele Nærtrafikken ved København, en Omordning, der vil koste, som det er nævnt adskillige Gange, op imod 20 Mill. Kr. Dette er saa meget, synes jeg, at det nok kan foranledige en ny Forhandling med Hovedstadskommunerne for gennem Samvirken med dem at naa til den bedste og mest fornuftige Ordning.

Men jeg skønner selvfølgelig nok, at der ikke er megen Mulighed for at komme frem ad den Vej, naar saavel Socialdemokratiet som det radikale Venstre og det konservative Folkeparti mener, at det at ordne Københavns Nærtrafik er en Opgave, som ene og alene paahviler Staten. Men naar de Herrer har den Opfattelse, vil jeg gerne sige til dem, at saa indtager de een Stilling i Forholdet til Københavns Nærtrafik og en anden i Forholdet til den lokale Trafik i det øvrige Land.

Thi dér er det jo saaledes, — var det i alt Fald tidligere —, naar Lokaltrafikken skal besørges, at der oprettes en Privatbane, hvortil Staten som oftest betaler Halvdelen af Anlægsudgifterne og de inter-

esserede Amts- og Sognekommuner den anden Halvdel, og at disse Kommuner, hvis den paagældende Bane ikke kan bære Driften, maa betale Underskuddet. Men her er altsaa Forholdet det for Nærtrafikens Vedkommende i København efter disse tre Partiers Mening, at dér er det Staten, som skal bære alle Udgifterne, og hvis Driften ikke kan bære sig, er det ogsaa Staten, der skal bære Underskuddet af Driften. Og hvad enten man nu vælger Dampdrift, Dieseldrift eller elektrisk Drift, skal der en ganske overordentlig betydelig Stigning i Trafikken til, hvis Driften skal kunne bære den store Udgiftsstigning.

Jeg haaber ikke desto mindre — og Ministeren stillede sig ogsaa elskværdigt og imødekommende i saa Henseende, forstod jeg —, at der er Mulighed for at faa optaget Forhandlinger med Hovedstadskommunerne vedrørende disse Forhold. Jeg forstod paa den højtærede Minister, at han ikke havde megen Tro paa det. Jeg vil haabe, at Troen vil vokse, efterhaanden som vi kommer mere ind i Arbejdet.

Ministeren forstod ikke den Betænkelighed, jeg nævnte, mit Parti nærede med Hensyn til Optagelsen af et nyt Statslaan paa op imod 20 Millioner til Ordningen af denne Sag. Ja, hvis man stod overfor en Foranstaltning, med Hensyn til hvilken man var klar over, at der var gode Betingelser for Forrentning af de Penge, der blev anbragt deri, vilde jeg for mit Vedkommende heller ikke nære stor Betænkelighed.

Da vi i sin Tid stod overfor Vedtagelsen af Lille Bælts Broen, forelaa der en Rentabilitetsberegning, som man havde den allerstørste Grund til at mene vilde holde Stik, og hvorefter der var Tale om en Forrentning af den Kapital, der var anbragt i Lille Bælts Broen, paa op imod 10 pCt., naar den var gennemført. Men det er noget andet end det, der er Tale om her. Her skal der en Trafikstigning paa 50 pCt. til, før der overhovedet kan blive Tale om en Forrentning af de Beløb, der skal anvendes.

Men rent bortset fra dette holder jeg fast ved, hvad jeg udtalte til at begynde med, at Spørgsmaalet om en Ordning af Københavns Nærtrafik trænger sig paa; dette Spørgsmaal maa afgøres, og vi maa se at forhandle os til Rette om, hvorledes vi gør det paa bedst mulig Maade. Jeg har ment, at det var bedst at gøre det i Samarbejde med de Trafikfaktorer, som nu en Gang er til Stede. Statsbanerne beforder godt 6 Millioner rejsende paa de Banestrekninger, der er Tale om: København—