

[Rager.]

havde ønsket, fra takstgrænsen ved Gladsakse til endestationen for Gladsakselinien. Jeg troede ikke, at det ligefrem var landsnævnets opgave netop at sørge for, at brugerne kom til at betale så meget som muligt — men det gjorde det altså i dette tilfælde. Jeg beder derfor om, at også dette må blive taget med i udvalgets overvejelser.

Heising: Også jeg har ønsket at gøre nogle bemærkninger til det fremsatte lovforslag udover, hvad mit partis ordfører allerede har sagt, og det er for at understrege nogle sider af den henvendelse, som Københavns magistrat har fortaget til den højtærede minister. Foranledningen er i og for sig også den, at jeg har haft med lovens udøvelse at gøre i praksis, idet jeg har mødt den som en af dem, der har med ordningen af de københavnske trafikproblemer at gøre.

Den højtærede minister var i sin fremsættelsestale ind på magistratens henvendelse, men mente at kunne affærdige den med en kort bemærkning om, at han ikke kunne se, at magistratens synspunkter havde en sådan vægt, at de kunne begrunde en særordning for København. Ja, sådan kan man naturligvis godt udtrykke det, hvis man vil sige det meget hårdt; jeg mener, at man med lige så stor ret kan hævde, at den henvendelse, ministeren har fået fra Københavns magistrat, i og for sig slet ikke skal tages som udtryk for, at man fra Københavns side ønsker en særordning for sig alene, men som udtryk for, at man ønsker en lov, der er formet sådan, at den tager hensyn til de særlige forhold, der gælder for København og for en række andre byer i dette land. Den henvendelse, ministeren har fået fra købstadforeningen, er jo da også udtryk for, at det er forhold, der findes andre steder, og ønsker, man har andre steder.

På samme måde som det ærede medlem hr. Rager allerede har gjort det, vil jeg gerne sige, at en af de ting i den gældende lov og i ministerens nye forslag, som jeg mener bør afsvækkes, er bestemmelsen om, at en koncession skal gives af landsnævnet, hvis den rute, der er tale om, passerer mere end to amtsråds kredse, idet København og Frederiksberg betragtes som værende hver en kreds. Jeg tør absolut ikke bestride, at denne regel i mange tilfælde kan være

rimelig; men jeg må på den anden side mene, at bestemmelsen i adskillige tilfælde fører til de rene urimeligheder, og at der i en række tilfælde, der omfattes af denne bestemmelse, burde være adgang til at ordne sagen lokalt, når det drejer sig om ruter, som faktisk er lokale.

Lovens fædre, om man tør bruge det udtryk — jeg mener hermed de ærede medlemmer, der for snart to år siden tog initiativet til denne lovgivning —, havde, som det fremgår af forhandlingerne, en række motiver dertil; et af dem var, at man ønskede, at det lokale initiativ og de lokale myndigheder i videst muligt omfang skulle kunne træffe afgørelserne, når det drejede sig om lokalt prægede ruter. Jeg var meget glad ved, at det ærede medlem hr. Edvard Sørensen i sin tale understregede dette så stærkt. Ja, det var faktisk det eneste af fædrenes motiver til fremsættelsen af lovforslaget i 1950, som det ærede medlem understregede. Det synspunkt, jeg her taler for, mener jeg navnlig gælder i større byer, som har et samlet trafiksystem, større eller mindre. Det er nemlig så ganske afgjort både nødvendigt og formålstjenligt, at et bysamfunds trafiksystem ikke bliver splittet op; derfor er det efter min opfattelse kun et rimeligt krav, at lokale ruter i videst muligt omfang kan ordnes lokalt, netop fordi man derved bedst kan sikre sig, at nye ruter bliver indpasset i et bestående trafiksystem, og det både med hensyn til ruteføring og med hensyn til eventuelle omstigningsregler, takster o. s. v.

Nu tillader den korte tid, jeg har til rådighed, mig desværre ikke at komme ind på enkeltheder, men for at belyse sagen nærmere, vil jeg gerne med nogle ord omtale et ret frisk eksempel på en rute af udpræget lokal karakter, hvis forhold burde have været ordnet lokalt, men hvor det efter lovens bogstav, omend ikke efter dens ånd, blev landsnævnet, der blev afgørende. Det drejer sig om den allerede een gang omtalte Gladsakselinie, hvor forholdet jo var det, at der fra Gladsakse kommune, der har grænse fælles med København, var rettet henvendelse til København om at søge etableret en trafikrute mellem Gladsakse og Københavns centrum, og at der var enighed mellem de to kommuner om, at Københavns sporveje skulle søge en sådan rute etableret. Denne lokalprægede rute passerer i den ene kørselsretning på