

## 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 privatbaneeneretsbevillinger.*

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.