

[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 byplansspørgsmål 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-