

## [Heising.]

interne trafikproblemer, der skal løses ved trafikrådets oprettelse. Københavns kommune har igennem årene foretaget betydelige trafikinvesteringer og har tilvejebragt et i det store og hele effektivt trafikapparat.

Man må forstå lovforslaget således, at det nærmest foreliggende vel vil være at udbygge trafikmulighederne mellem omegnskommunerne og København og koordinere denne trafik med det interne københavnske trafiknet. Man kan rejse det spørgsmål, om man ikke bør være betænkelige over for de trafikinvesteringer, der kan blive tale om, og som staten efter lovforslaget skal være delagtig i. Her vil jeg pege på, at betydelige investeringer under alle omstændigheder vil være nødvendige, for at den stigende trafik skal kunne afvikles uden urimeligt fordyrende og tabvoldende forsinkelser. Hvis ikke de kollektive trafikmidler udbygges, vil den individuelle trafik stige endnu stærkere, og trafikoverfyldningen vil nødvendigvis gøre meget bekostelige vej- og gadeanlæg og parkeringsanlæg, som staten gennem vejfonden måtte bidrage væsentligt til; men dog ville man næppe på denne måde kunne løse de trafikale problemer. En af mulighederne for at lette trafikpresset og aflaste udgifterne til veje vil derfor netop være at tilvejebringe et effektivt system af kollektive trafikmidler. Jeg kan derfor principielt sige, at mit parti ved den videre behandling af lovforslaget vil gå positivt ind i overvejelserne vedrørende løsningen af de store trafikale problemer, som er baggrunden for forslagets fremsættelse.

Det er givet, at folketinget vil og må gå ind i en nøjere overvejelse og undersøgelse af lovforslaget for at vurdere det, der her foreslås bygget op. Jeg mener, man må erkende, at bl. a. den økonomiske side ikke til fulde kan overses på grundlag af lovforslaget og i øvrigt heller ikke på grundlag af samfærdselskommissionens betænkning. Man kan nok — i hvert fald i nogen grad — overse de økonomiske forhold med hensyn til det eksisterende trafikapparat, men for at bedømme virkningerne fremover må der foreligge i hvert fald et skøn over de nærmest foreliggende investeringsopgaver. Man kan vel af bemærkningerne til lovforslaget se, at der skal foretages ret betydelige investeringer, men alene spørgsmålet om, hvor-

vidt anlægget af en tunnelbane fortsat skal indgå i overvejelserne, er af væsentlig økonomisk betydning. Der er andre problemer, der ikke kan siges at være helt afklaret, f. eks. visse økonomiske forhold mellem statsbanerne og trafikrådet og spørgsmålet om principperne for takstfastsættelserne eller, som man vist med et fagudtryk siger, tarifieringsprincipperne.

Ved en første betragtning af lovforslaget kan man måske få det indtryk, at der bliver tale om et ret indviklet administrationsapparat, men ministeren har jo peget på, at det i hvert fald ikke på nogen måde tilsigtes at opbygge store nye administrationsorganer. Det håber jeg er rigtigt, og jeg er enig med ministeren i, at det bør undgås.

Selv om lovforslaget ser indviklet ud i den henseende, mener jeg, at et nærmere studium af det må føre til den erkendelse, at forslaget er logisk nok bygget op med hensyn til de organer, der skal oprettes, bevillingsråd, direktion, teknikerudvalg, stående fællesudvalg, trafikdirektorat og koncessionsudvalg, men alligevel fortjener det vel en overvejelse, om der måtte være mulighed for at gøre det noget mere enkelt. Jeg kan også i denne forbindelse nævne problemet om en afvejning af bevillingsrådets kompetence over for direktionen og trafikdirektoratet.

Et af de vigtigste, ja, måske det vigtigste økonomiske spørgsmål vedrørende forslaget er selvsagt bestemmelserne i § 27 om fordelingen mellem staten og kommunerne af udgifterne til den såkaldte investeringspulje. Efter forslaget skal fordelingen af finansieringsbyrden være 60 pct. til staten og 40 pct. til kommunerne, hvorimod kommissionens forslag efter indtrængende henstilling fra de implicerede kommuner havde fordelingen 75 pct.: 25 pct. Her står vi vel overhovedet ved et af de vigtigste problemer i forbindelse med spørgsmålet om oprettelse af et storkøbenhavnsk trafikråd, vigtigt, fordi denne investeringspulje foruden at skulle bestride forrentningen af lån, der optages til nye trafikinvesteringer, og afskrivningen af de herved fremkomne aktiver også skal bestride forrentning og afskrivning af de eksisterende aktiver, som efter forslaget skulle overgå til trafikrådet, altså bl. a. S-banen og Københavns sporveje.

Jeg har bemærket, at nogle har fået den