

[Heising.]

arbejde, simpelt hen fordi kommissionen naturligtvis måtte kende kommunernes indstilling, og ligesom de øvrige kommuner har København i sin tid underhånden givet tilslutning til kommissionens forslag, bl. a. ved at bemyndige sine repræsentanter i kommissionen til at tiltræde betænkningen, men man gjorde det ikke uden betænkeligheder. Man måtte nemlig se i øjnene, at kommissionsforslagets økonomiske retningslinjer, således som de går igen i lovforslaget, så sikkert som amen i kirken mange år fremover ville pålægge kommunen store finansielle forpligtelser, som i og for sig helt ville krydse de bestræbelser, København har udfoldet for at forbedre sporvejenes økonomi.

I modsætning til lovforslagets principper betragtes ved Københavns sporveje forrentning og afskrivning som egentlige driftsudgifter, og også pensionsudgifterne forudsættes afholdt over driften. Ganske vist er udgifterne af en sådan størrelse, at der næppe var reel mulighed for at tilvejebringe egentlig balance i driftsregnskabet; men det er påregnet, at man ved forskellige foranstaltninger kan nå et væsentligt skridt frem mod et bedre driftsmæssigt resultat for de københavnske sporveje. De pensionsforpligtelser, der efter lovforslaget vil påvirke Københavns kommune, bliver meget betydelige og må efter beregninger foretaget allerede for flere år siden anslås til for en lang årrække at være mellem 14 og 16 mill. kr. årlig; beregninger i dag ville sikkert vise større tal. Disse forpligtelser ville være ganske uafhængige af, hvilket byrdefordelingsforhold der i øvrigt fastlægges mellem staten og kommunerne. Alligevel er det sådan, at lovforslaget også på dette område, altså med hensyn til fastlåsningen af Københavns pensionsforpligtelser, betyder en forringelse i forhold til kommissionsforslaget. Til trods for dette forslag af meget vidtgående økonomisk rækkevidde gik København altså dog ind for samfærdselskommissionens betænkning; men mon ikke de fleste vil kunne indse, at med denne pensionsbyrde som en fast grundforpligtelse for København må det være af meget stor økonomisk betydning, at byrdefordelingsforholdet bliver sådan, at det ikke alt for stærkt forrykker kommunens økonomi. Derfor måtte København

over for kommissionen i sin tid insistere på de 25 pct. som maksimum for kommunernes andel, og jeg ved også, at Københavns kommune fortsat vil fastholde det standpunkt, at byrdefordelingsforholdet bør være 25:75 pct.

Også en anden ting spillede en rolle for Københavns positive indstilling til samfærdselskommissionens forslag, nemlig at tunnelbaneproblemet ifølge dette skulle tages op på realistisk grundlag, således at der var udsigt til, at i hvert fald en betydelig del af den kollektive trafik fra forstæder og omegn kunne indføres til bymidten under jorden, hvad der på ikke særlig lang sigt var en forudsætning for, at man kunne løse byens øvrige færdselsmæssige problemer på rimelig måde. Det synes ikke, som om lovforslaget giver megen mulighed for en realistisk optagelse af dette problem, men det må tiden vise.

Må jeg slutte med at sige, at man fra Københavns side håber, at der, hvad det økonomiske angår, vil vise sig mulighed for at føre lovforslaget nærmere henimod samfærdselskommissionens forslag.

Anker Lau: En kommission, som blev nedsat i 1950 af den daværende indenrigs- og boligminister, har arbejdet med denne sag i 5 år, ministeriet for offentlige arbejder har behandlet kommissionens resultat videre i 3 år, og nu foreligger der altså for det høje ting et lovforslag omfattende 13 kapitler med 45 paragraffer. Det høje ting har vel haft lige så mange dage, som kommission og ministerium har haft år til at sætte sig ind i det foreliggende store materiale, og der er vel derfor ingen, som venter, at vi på den korte tid har kunnet danne os et helt færdigt begreb om disse 45 paragraffers indhold og deres vidtrækkende konsekvenser for hovedstadens trafikudvikling og denne udviklings forhold til byplanlægning, byudvikling og meget mere.

Noget færdigt standpunkt til hele den finansielle side af sagen med hensyn til de implicerede kommuners indbyrdes forhold og deres forhold til staten skal man ikke vente, ligesom det heller ikke har været muligt at tage noget endeligt og afgjort standpunkt til alle de problemer, sagen rejser for de mange mennesker, som berøres i deres arbejdsforhold af forslaget. Det er