

[Anker Lau.]

da heller ikke meningen, at man her skal gå i detaljer ved første behandling af et forslag som dette, men at man nærmest skal holde sig til principperne. Det har jeg da også tænkt mig at gøre. Alene en forsvarlig gennemgang af de 45 paragraffer og deres forgrenede virkninger vil kræve meget lang tid, og jeg må derfor gå ud fra, at det ikke kan være meningen, at dette forslag skal gennemføres i indeværende samling. Men alligevel synes jeg, at det er rigtigt — og det siger jeg den højtærede minister tak for — at forslaget fremsættes nu til en forberedende behandling, således at en drøftelse kan finde sted ude omkring i de kommuner og i de befolkningskredse, der berøres af forslaget, og så må vi formentlig til efteråret tage mere alvorligt fat på sagen.

Jeg skal herefter i henhold til reglerne for en førstebehandling gå over til at sige noget om de principper, der er nedlagt i lovforslaget. Kommissionen synes at være enig i sin indstilling i betænkningen, og jeg vil da også gerne sige, at om den tanke, der ligger bag hele sagen, kan der vel heller ikke her opstå større uenighed. At samordne en storbys vældige og voksende trafik og kommende trafikbehov således, at den ene hånd altid ved, hvad den anden gør, er blevet noget af en nødvendighed. Efterhånden som København vokser — og vokser mere og mere sammen med en lang række af omegnens kommuner — må der opstå en række fælles opgaver, hvortil trafikken naturligvis hører, og som må kræve samarbejde både med hensyn til planlægning og finansiering. Tanken om et mere omfattende Storkøbenhavnråd har da også gang på gang efter krigen været fremme. Nu foreslår man altså et sådant råd, men for et enkelt begrænset område, nemlig for trafikken.

Man kan sikkert diskutere, om den valgte fremgangsmåde er den rigtige eller den bedste, men helt enkel synes den i hvert fald ikke at være. Den første tanke, jeg fik, da jeg læste lovforslaget igennem, var, om det dog ikke skulle være muligt at etablere

det nødvendige samarbejde mellem de implicerede parter på en mere enkel, lettere og simplere måde, end det er tilfældet i forslaget. I alt fald rejser den foreslåede form, og især med hensyn til overgangen, en lang række problemer, som jeg ikke er helt sikker på finder deres rigtige løsning efter forslaget, og der er en hel del detaljer, som jeg har hæftet mig ved ved en gennemgang af lovforslaget, men som jeg ikke ved denne lejlighed skal komme ind på. For oversigtens skyld vil det vel imidlertid nok være rigtigt at forsøge ved denne førstebehandling ganske enkelt at stille op, hvad det egentlig er, forslaget drejer sig om. Jeg har forsøgt at gøre det i 7 punkter:

For det første oprettes der et politisk repræsentativt trafikråd på 37 medlemmer, og dette råd deles igen i 2 organer, et bevillingsorgan og en sagkyndig direktion.

For det andet knyttes der hertil et trafikdirektorat, som skal udarbejde planerne for 5-årige perioder og senere gennemføre disse. Jeg forstår, at dette i og for sig ikke er en nydannelse, men en omflytning fra de organer, der for tiden har denne administration.

For det tredje skal der oprettes et fast teknikerudvalg.

For det fjerde skal der oprettes en række stående samarbejdsudvalg til at sikre samarbejdet med statsbanerne og med vejmyndigheder, til at behandle spørgsmål vedrørende byplanlægning og byudvikling o. s. v.

For det femte er det disse organers opgave at udarbejde planer, som endeligt skal godkendes af trafikrådet, der også skal bevilge pengene til deres udførelse. Det er dog ikke mere endeligt, end at de sluttelig skal forelægges for folketinget, Københavns borgerrepræsentation, Frederiksberg kommunalbestyrelse og Københavns amtsråd.

For det sjette tænker man sig med hensyn til økonomien oprettet en investeringspulje, som skaffer pengene ved lån, men udgifterne til forrentning og afdrag skal her dækkes med 60 pct. af staten og 40 pct. af kommunerne efter folketal.

For det syvende tænkes de øvrige drifts-