

[Anker Lau.]

udgifter dækket fuldt ud af driftsindtægterne, og der regnes med en mulighed for, at driften efterhånden vil være i stand til at yde bidrag til investeringspuljen.

Disse 7 punkter er vel stort set det, som lovforslaget byder på, og det forekommer mig unægtelig at være en meget stor og meget vidt forgrenet institution for et enkelt område som trafikken; det bliver jo en hel trafikkrigsdag med en slags tokammer-system og en række stående udvalg samt et budget af anelig størrelse. I tider, hvor man gør, næsten hvad man kan for stadig at udvide administrationen, kan man jo nok få sine bange anelser med hensyn til, hvad dette efterhånden kan føre til, og så er der dog kun tale om at samordne en række allerede eksisterende trafikvæsener i et forsøg på at finde frem til en mere praktisk formulering og udvikling af fremtidens trafik.

Jeg er ganske klar over, at alt dette, der altså allerede ligger i administrationen, som jeg fremhævede det før, ikke er noget nyt, der kommer oven på det, vi har; men hvis forslaget i øvrigt skal kunne have nogen chance for at blive accepteret på disse områder, må der gives helt konkrete oplysninger om, hvad der kan spares på de steder, hvor trafikken hidtil har været ordnet. Hverken i fremsættelsestalen eller i lovforslaget siges der noget helt klart om dette, men det må være afgørende, at man finder ud af, om forslaget betyder en udvidelse af administrationen eller det kun drejer sig om en omlægning.

Endelig er der spørgsmålet om finansieringen. Det siges i bemærkningerne, at det samlede trafikunderskud i området hidtil har andraget 20-30 mill. kr., som er blevet dækket af kommunerne, medens staten har båret byrden ved finansiering og udbygning af S-banerne. Kommissionen stiller herefter forslag om, at de fremtidige tilskud til investeringspuljen skal dækkes med 75 pct. af staten og 25 pct. af kommunerne.

Jeg forstår godt, at den højtærede minister efter moden overvejelse har reduceret statens bidrag til 60 pct. og forhøjet kommunernes til 40; den højtærede ministers argumentation herfor synes jeg har vægt. Men selv om det siges i den højtærede ministers fremsættelsestale, at disse tilskud skal

ydes efter en forud fastlagt plan — altså ikke som hidtil efter konstateret underskud — og med et ubetinget krav om, at de øvrige udgifter skal afholdes af driftsindtægterne, er der trods alt ingen absolut garanti for, at dette krav opfyldes, og det vil derfor også af den grund være rigtigt at sætte et spørgsmålstegn også ved den byrdefordeling, som den højtærede minister foreslår.

Trafikrådet overtager jo, jeg havde nær sagt den bedste del, i hvert fald driften af den bedste del af DSB, nemlig S-banerne, og dette må formentlig betyde øget underskud for statsbanerne og dermed større bidrag fra staten. På et område som dette må der være en rimelig balance imellem de krav, et sådant område stiller til trafikken, og det pågældende områdes vilje til at betale derfor, og vi må derfor have undersøgt, hvorledes det reelle forhold i kroner og øre er i dag, og hvorledes det ventes at blive efter lovforslaget.

Til slut skal jeg sige noget om den kollektive trafik og om den individuelle samt om offentlig drift og privatdrift i tilknytning til forslaget. Forslaget drejer sig jo udelukkende om den kollektive trafik, og jeg vil derfor understrege to ting, som for mit parti spiller en rolle. Vi ønsker ikke hele dette områdes trafik i en nærmere fremtid helt lagt ind under stats- eller kommunaldrift. Vi ønsker, at der stadig må være rimelige forhold for privatdrift af visse trafiklinjer. Vi ønsker også, at hele forslaget må tage sigte på at tilrettelægge den kollektive trafik således, at der bliver tale om samtidig at forbedre forholdene for den individuelle trafik, som stadig vokser. Udviklingen i retning af kollektiv trafik må ikke unaturligt forceres så langt frem, at man begynder at modarbejde den naturlige udvikling, som den individuelle trafik ubestrideligt er inde i, blot for at skaffe kunder til de sporveje og offentlige busser, man har eller ønsker at få. Udviklingen går nu engang i retning af individuel trafik med cykler, knallerter, motorcykler og biler; det kan man lige så godt gøre sig klart, inden man begynder på alt for store omlægninger og investeringer. Fra ledende side inden for Københavns sporveje blev der for ikke så længe siden i et blad her i København i anledning af sporvejenes voksende underskud fremsat ud-