

## [Carsten Raft.]

amtskommunen, vil bevirke, at den lokale indflydelse f. eks. på det, der for os er meget vigtigt, de livgivende trafikforbindelser, som rutebilerne gennem en kommune er, vil forsvinde undervejs op til den store kunstige forsamling, som er skabt ved dette meget sindrige og fint udbyggede organisationsforslag. Jeg tror også, at tankerne om de mulige vanskeligheder er overeksponeret.

Selvfølger skal man se at få gang og plan i alt dette, men der er ikke anarki f. eks. i Københavns amt i disse spørgsmål. Der er ikke sket ting, der fuldkommen forrykker tingene, og der er ikke tabt virkelige værdier ved fejlplanlægning. Det hele er dog gået så nogenlunde med de foranstaltninger, der findes, og med de gamle, hævdvundne myndigheder, som har at gøre hermed. Der er her tale om forhold, der interesserer mig og de folk, jeg repræsenterer, og når man tænker på, hvor godt den ærede socialdemokratiske ordfører talte for København, må jeg vel også have lov til at brede mig lidt.

Problemerne med hensyn til disse linjeføringer er ganske overordentligt lokalt placeret, og det er et særkende for Københavns amt i øjeblikket, som vi ikke må tabe af syne, når vi laver store nye organisationsoverbygninger, at det i dag er et af de mest udbyggede i kommunalpolitisk henseende. Kommunalpolitikken betyder dér mere end de fleste andre steder i landet. Man har en særlig forbindelse med hinanden. Kommunalbestyrelsens medlemmer bor rundt omkring i kommunen i de forskellige villa-bebyggelser, og folk kender dem. Der er så mange nye og særlige forhold, der presser sig på og har interesse for kommunens beboere. Det giver sig udtryk i et ganske særligt kommunalt liv med en meget stærk stemmedeltagelse og personlig stemmeafgivning, og jeg tror, at når man fra de rådgivende kommunale folk går over til en større forsamling, opgiver man de steder, hvor man virkelig får de rigtige råd.

Jeg tror, betænkelighederne er overeksponeret. Vognmændene i Københavns amt har i virkeligheden stort set løst deres opgave, som de skulle, med hensyn til rutebiler. En mand, der lægger kapital, interesse og arbejde til, registrerer bedre, hvad der

sker, end en mand, der sidder på et kontor og planlægger. Jeg tror, at de trafiknævn, der har været vejledende, har været fornuftige og omsorgsfulde med deres vejledning, og jeg tror stort set, at denne er blevet givet på en sådan måde, at alle de vanskelige problemer, som man bygger det store apparat op for at løse, slet ikke eksisterer. Selvfølgelig er der begået fejl, og selvfølgelig er der opgaver, som ikke er løst endnu, men i det store og hele tror jeg ikke, man skal forestille sig anarki, uorden og forkerte dispositioner.

Nu er det jo meningen, at dette skulle være en koordinationssplan, og efter kommissionens behandling af tingene vender planen tilbage til de to ministre, der har hermed at gøre, for at man kan få stadfæstet, at det bliver en koordinationssplan. Jeg tvivler på, at det bliver en koordinationssplan, når man ser bort fra alle de officielt ledede trafikmidler. Jeg tænker f. eks. på de vilkår, som nye private bilruter får under trafikrådet, den bestemmelsesret, man har over dem og deres regnskaber, denne ufravigelige passage over en koncession, der skal gives af folk, som i virkeligheden er konkurrenter på området. Jeg kan ikke se andet, end at det ganske planmæssigt fører hen til det, som man benævner er meningen: et trafikskelskab, som samler alle trafikmidler, og ikke blot en koordinationssplan, og det er vi i hvert fald imod.

Jeg taler meget om dette, for det er afgørende for omegnens liv. Der er for disse rutebiler én ting, der er sikker. Der er selvfølgelig en tendens til stordrift her som andre steder, men det er helt sikkert, at er der noget sted, hvor den individuelt betjente forretning er på sin plads, så er det ved rutebilerne, hvor manden selv kører med, kender sit publikum og prøver at tilgodese dets tarv og interesse, og det er nøjagtig det samme for småbanernes vedkommende. Her er folk, der kender vilkårene nøjagtigt. I samme øjeblik — jeg har selv oplevet det; jeg er i mangfoldige år blevet betjent af en rutebil — en rutebil fra at være ejet og administreret af en enkelt mand går over til et stort selskab — det er ikke en anklage mod nogen bestemt — mister man forbindelsen mellem publikum og ejer. Hele betjeningen bliver en anden, det svigter med hele den kontakt, der skal være mellem