

[Carsten Raft.]

publikum og dem, der betjener trafikken, og man ser med nogen ængstelse på, hvordan det vil blive, når der kommer en endnu fjernere offentlig historie, ledet af et eller andet kontor inde i København. Derfor mener vi, at tendensen i forslaget er imod det, der er sundt for trafikbetjeningen, specielt på det område, der har interesse for de folk, jeg taler om her, og for en stor del af det område, som faktisk er det væsentligste i denne plan.

Jeg er fuldkommen klar over, at der er meget større problemer end disse organisationsproblemer. Jeg er ganske klar over, at bag dette ligger spørgsmålet om investeringsforhold, Københavns sporveje, tunnelbanen og S-banens såkaldte store overskud. Jeg vil bare sige om det, at sagen er dårligt egnet til en stor diskussion ved første behandling her i salen. Vi har fra vor side gjort det, vi synes var det rigtige; vi har vedtaget at sætte en repræsentant for hver af disse områder ind i udvalget, og så må vi se at finde den rigtige løsning.

Dog vil jeg som omegnsmænd i anledning af megen pressediskussion i den senere tid komme med den lille bemærkning, at hvis det ligger bedre og lysere for S-banerne end for alle andre trafikmidler, er det ikke en nådegave, der er blevet sendt statsbanerne fra oven, så er det simpelt hen fordi S-banernes passagerer betaler mere, end de egentlig skulle, i forhold til passagererne i de andre trafikmidler. Det er den ganske enkle forklaring.

Jeg har gennem år forlangt at få disse S-baneregnskaber at se, og jeg fik et af trafikminister Elgaard for 11 år siden; men så holdt det op, regnskabet var for godt, man holdt ikke af at udlevere det. Nu får vi det altså frem igen, og vi kan med det og med Københavns sporvejes regnskab og med NESAs regnskab i hånden drøfte disse store spørgsmål, der ikke er egnet til en offentlig debat på sagens første stadi, men som egner sig til virkelig overvejelse, hvorunder alle interesser er repræsenteret.

Man kan altså ikke regne med, at vi meget stærkt vil være med i arbejdet med denne plan. Den passer ikke vort principielle synspunkt, den synes os ikke at lede til det, det drejer sig om. Men man vil finde os

overalt, hvor man på en eller anden måde søger at løse problemerne.

Bortset fra de store spørgsmål, jeg her har talt om, vil jeg med hensyn til det, som forslaget trods alt mest beskæftiger sig med, nemlig spørgsmålet om, hvordan man kan koordinere og planlægge hele denne historie, have lov at sige, at jeg tror slet ikke, at hele dette stort opbyggede apparat er nødvendigt. Nedsæt et koordinationsdirektorat på 2-3 raske folk med nogle kontorfolk, lad dem være rådgivende for kommunerne, og lad os gå til dem! Det er jo sådan, at medens vi har bakset med alle mulige planer om hovedstadsordning o. s. v., har kommunerne arbejdet udmærket godt med hinanden. Man kommer ikke på et omegnsrådhus uden at møde en borgmester fra en af de andre kommuner, som er kommet for at tale med den stedlige borgmester om den ene eller den anden ting. I praksis findes der ingen vældig rigsdag med valgmandsvalg og alle mulige indskudte store organisatoriske mellemled, som skal være til disposition med hjælp og rådgivning og betjening. Den samarbejdsvilje, som altid findes blandt danskere, og som specielt har udviklet sig i de kommuner, som er nødt til at tale med og samarbejde med hinanden, kan utvivlsomt medvirke til at løse disse problemer meget bekvemmere, end hvis man laver den kolossale trafikgrundlov, som man har fremsat forslag om for det danske folketing.

Lannung: Tanker og synspunkter af den art, som det foreliggende lovforslag er udtryk for, har gennem lang tid haft den største interesse bl. a. for mine meningsfæller, navnlig på Københavns rådhus. Det er for så vidt med glæde og anerkendelse, vi ser, at man nu er kommet så langt, at der er et lovforslag på tingets bord. At der så er enkeltheder og endog vigtige enkeltheder, som nogle af os gerne havde set anderledes og mere på linje med den enstemmige kommissionsbetænkning, er en sag for sig, som jeg skal komme tilbage til.

Et hovedformål med det foreliggende lovforslag er, som det er sagt, at sikre et fast organiseret samarbejde og en samordning af persontrafikken i det storkøbenhavnske samfund, som jo på tværs af de mange kommunegrænser både erhvervsmæssigt og øko-