

[Lannung.]

nomisk mere og mere danner et fælles bysamfund, der jo efterhånden omfatter en fjerdedel eller mere af hele landets befolkning. Det er en afgørende interesse for dette bysamfund, ligesom det også derved er blevet en samfundsinteresse, at denne trafik udvikles og drives ud fra et helhedssynspunkt, således at trafikken bliver så økonomisk og så effektiv som muligt og både støtter sig til og underbygger byudviklingsplanen. Der har derfor længe været brug for et samordnende organ for samtlige kollektive trafikmidler i Københavnseggen, eller skal vi sige i hovedstadsområdet. Erfaringen har bevist, hvad man vel også på forhånd kunne regne med, at det her ikke er nok med et løsere samarbejde i den forstand, at repræsentanter for de forskellige trafikgrene drøfter spørgsmål, der ligger for, men at det er nødvendigt at skabe et fast organiseret samarbejde, først og fremmest til sikring af den rette, rationelle arbejdsdeling imellem trafikmidlerne og for at skabe grundlag for en samlet planlægning med den bedst mulige og mest økonomiske betjening af hele hovedstadssamfundet for øje. Erfaringen har efter min opfattelse godtgjort, at et sådant samarbejde kun kan sikres gennem den fornødne lovgivning eller lovgivningsramme, hvilket jeg gerne vil fremhæve over for den sidste ærede ordfører.

Det foreliggende lovforslag har allerede heri sin fulde berettigelse og fortjener alene af denne grund efter min opfattelse for så vidt støtte fra alle sider. Man kan diskutere, om denne lovforslagets hovedtanke er ført ud i livet på den mest hensigtsmæssige måde, og ved første gennemgang synes hele apparatet lidt indviklet og vidtløftigt. Studerer man det nærmere, må man nok indrømme, at det ikke er så slemt, som man først kunne få indtryk af; det er mindre massivt, end det kunne se ud til, og man må erkende, at opbygningen ingenlunde er uden logik, men er gennemtænkt og indrettet til at imødekomme og varetage de mange hensyn, der gør sig gældende og må gøre sig gældende, hvis dette samarbejde skal møde mindst mulig modstand og formidles så gnidningsløst som muligt. Jeg vil dog gerne være med til under lovforslagets behandling at se på, om der ikke er enkeltheder, endog betydningsfulde enkeltheder, der kan gøres

klarere, og ting, der kan gøres simple og dermed også bedre, og den højtærede minister har jo på forhånd tilsagt velvillig medvirken hertil.

Jeg vil gerne understrege, at jeg finder det rigtigt, at de nødvendige offentlige tilskud til den trafik, der her er tale om, ikke som indtil nu gives som dækning af de konstaterede årlige underskud, hvad der i nogen grad stiller de tilskudsbevilgende myndigheder over for fuldbyrdede kendsgerninger. Det er både principielt og praktisk langt bedre, at disse tilskud i stedet for ydes efter en bestemt forud lagt plan, men til gengæld under den klare forudsætning, at de øvrige udgifter skal afholdes af driftsindtægterne. Jeg synes derfor, det er velovervejet og rigtigt, at man på den måde, om jeg så må sige, flytter det offentliges tilskud frem til de kollektive transportinvesteringer, hvis omfang de bevilgende myndigheder direkte har herredømme over, i stedet for at deltage i de efterfølgende underskud som nu. Til gengæld skulle der så ikke længere blive tale om sådanne underskud i forhold til staten eller kommunerne.

På et hovedpunkt rummer lovforslaget sammenlignet med samfærdselskommissionens betænkning en stor skuffelse for hovedstadssamfundets skatteydere, idet delingsnormen med hensyn til investeringsudgifterne er ændret, som vi alle ved, dertil, at hovedstadskommunernes andel i stedet for de forudsatte 25 pct. er forhøjet til 40 pct. og statens er nedsat fra 75 pct. til 60 pct. De fleste hovedstadsbeboere vil mene, at lovforslaget for så vidt er utilfredsstillende, og at det ikke er rimeligt, at det på trods af den enstemmige betænkning, der blev afgivet af samfærdselskommissionen, pålægger dem et væsentligt højere bidrag. Det må på den anden side erkendes, at man uden for hovedstadssamfundet har rettet kritik mod forslaget om, at staten skal dække 60 pct. af trafikrådets investeringer. Navnlig har Jyllands-Posten boltret sig i denne kritik og synes i spørgsmålet om samfærdselskommissionen med vilje helt at overse, at dennes nedsættelse skyldes den venstre-konservative regering, som også havde ansvaret for dens sammensætning, og at den foruden en række høje embedsmænd, sagkyndige o. lign., som man ikke specielt kan karakterisere som københavnere, blandt