

[Niels Andersen.]

fører en tilsvarende spredning af planlægningsmyndigheden for den fremtidige udbygning af trafiknettet og beslutningerne om rækkefølgen og tidspunktet for etableringen af nye trafiklinjer, ligesom koncessionsmyndigheden er opdelt i flere instanser. Denne opdeling af planlægningens og bevillingernes forskellige faser på en lang række myndigheder giver ingen sikkerhed for, at det samlede fremtidige trafikapparat udvikler sig på tilfredsstillende måde og tillige på en tilstrækkelig hensigtsmæssig måde. Navnlig er det umuligt at fastlægge et udbygnings- og investeringsprogram for det samlede storkøbenhavnske trafiknet ud fra et helhedssynspunkt, således at det samlede trafiknet kan blive både effektivt og økonomisk.

Den kommission, der har behandlet disse problemer, anser det derfor for nødvendigt, at der sker en permanent udbygning af den storkøbenhavnske trafik i omegnskommunerne i form af et koordineringsorgan med myndighed for disse områder. Da en sammenslutning af samtlige trafikvirksomheder i et egentligt trafikselskab antagelig vil volde både praktiske og politiske vanskeligheder, mener man, at der på det bestående grundlag bør skabes rammer for et organiseret samarbejde mellem de eksisterende trafikvirksomheder, hvorfor der i nærværende lovforslag foreslås oprettet et såkaldt trafikråd, der skal virke som et planlægningsorgan for samtlige kollektive trafikmidler.

Retsforbundet havde i virkeligheden helst set den løsning, at der var blevet skabt et trafikselskab på frivillighedens basis, således at der var kommet et frivilligt samarbejde i stand om en koordinering af problemerne i forbindelse med Storkøbenhavns trafik.

Trafikrådet skal tillægges en myndighed, som ikke alene udstrækker sig over de enkelte trafikforetagenders myndighed, men som også i alt væsentligt indbefatter de nuværende koncessionsgiveres, samtidig med

at det koordinerer statslige og kommunale interesser. Som bevillingsmyndighed skal trafikrådet tilsvarende være uafhængigt af de enkelte nuværende bevillingsmyndigheders særlige interesser. Selve den organisatoriske opbygning af det foreslåede trafikråd er det meget vanskeligt at tage stilling til, men det forekommer mig umiddelbart, at der er tale om oprettelse af et ret omfattende bureaukratisk organ, som der nok kan være grund til at se lidt nærmere på i det udvalg, der skal behandle det foreliggende lovforslag.

Det, interessen i første omgang samler sig om, er oprettelsen af det bevillingsråd, som skal bestå af politiske repræsentanter for staten og kommunerne, og som skal tage stilling til de grundlæggende økonomiske spørgsmål. I dette bevillingsråd skal der efter lovforslaget indvælges 12 af folketingets medlemmer. På det punkt nærer jeg betænkelighed, idet der her sker en sammenblanding af lovgivningsmagt og administration. De afgørelser, der træffes af den lovgivende forsamling, bør være uheldede, men er det muligt, når en del af folketingets medlemmer sidder i den administration, hvorom afgørelserne skal træffes? Jeg er af den opfattelse, at det rent principielt er forkert at blande lovgivningsmagt og administration sammen på den måde, og anmoder om, at det spørgsmål bliver nærmere undersøgt i udvalget.

Lovforslaget indebærer endvidere uoverskuelige problemer af økonomisk art. De senere års store og voksende underskud på offentligt drevne trafikmidler har betydet en væsentlig skattemæssig belastning. Det er klart, at sådanne underskud ønskes afviklet derved, at trafikanterne gennem taksterne selv betaler den kollektive trafiks omkostninger.

Dette lovforslag forudsætter i princippet, at man stræber henimod en sådan udvikling, men man nærer dog betænkelighed ved at forhøje taksterne så stærkt, at befolkningen som følge deraf går over til