

## [Aksel Larsen.]

der er kommet frem i visse provinsblade, gående ud på, at denne samfærdselskommission var ensidigt storkøbenhavnsk sammensat. Jeg tror ikke, den har været behersket af synspunkter, som kun tog hensyn til, hvad der foregår øst for Valby Bakke.

Det forekommer mig, at i det store og hele viser dette lovforslag, hvorledes opgaven kan og bør løses, hvilket naturligvis ikke udelukker, at der kan ske ændringer på detailområder. Det er jo så komplicerede problemer, det drejer sig om, at jeg ikke tror, man kunne forvente, at der i et lovforslag skulle være givet en endegyldig løsning af alle detailspørgsmål i dette store problem. Men som sagt, i det store og hele kan jeg på mit partis vegne give tilslutning til det her fremsatte lovforslag.

Jeg ved godt, det kan diskuteres, om den udgiftsfordeling mellem staten og kommunerne, der opereres med — henholdsvis 60 og 40 pct. — er helt rigtig. I samfærdselskommissionen blev foreslået 75 og 25 pct. Ministeren har fundet sig foranlediget til at forandre disse procentsatser til 60 og 40, hvilket dog ikke har tilfredsstillet de glubske ulve på Jyllands-Postens redaktion og andre steder, som siger, at det er en skandale, at staten skal bære en så stor del af byrden, idet de åbenbart ikke har regnet med nogen som helst mulighed for, at der også kunne blive en lille smule gevinst ved historien. Jeg vil ikke påtage mig på nuværende tidspunkt præcis at afgøre, hvad der ville være det helt rigtige forhold med hensyn til byrdefordelingen; det må man forhandle om. Men på den anden side vil jeg tro, at staten kommer til at tage den største del af byrden. Staten har udsigt til den største del af gevinsten, fordi den får et temmelig afgørende ord at sige om, hvordan trafikforholdene skal være i Storkøbenhavn; og når det er tilfældet, er det vel ikke urimeligt, at staten også påtager sig den væsentligste del af det økonomiske ansvar.

Nå, byrdefordelingsforholdet er vel underordnet sammenlignet med, hvorledes man realiserer planen om en samordning af den storkøbenhavnske trafik. Jeg kan godt se, at vi står over for meget store praktiske vanskeligheder. Det principielt ideelle ville naturligvis være, at hele den storkøben-

havnske trafik kom ind under trafikrådet i enhver henseende. Her står man imidlertid over for det forhold, at S-banerne er så nært knyttet til statsbanerne — de skal benytte statsbanernes stationer, materiel o. s. v. — at de vel vanskeligt kan udskilles herfra. Man har forsøgt at klare sig med et kompromis, således at de regnskabsmæssigt skal indgå under trafikrådet, men driftsmæssigt skal sortere under statsbanerne.

Måske er der ikke nogen anden løsning, af rent praktiske grunde, men principielt er jeg ikke sikker på, det er den rigtige. Men hvis ikke det er muligt at klare det på anden praktisk måde, kan det ikke nytte noget at ride principper i denne sag. Det er i hvert fald en fordel, at man ellers, så vidt det overhovedet er gørligt, får persontrafikken i Storkøbenhavn ind under én hat. Så undgår man forhåbentlig også, at der på grund af noget, man måske kunne kalde lokalpatriotiske interesser eller for snævre synspunkter, bliver truffet dispositioner, der ikke passer ind i helheden for det ene eller det andet trafikmiddels vedkommende, eller bliver begået dumheder.

Hvad dumheder angår, kan jeg ikke undlade at erindre om, hvad man har lavet bl. a. inden for Københavns sporveje. Jeg skal ikke bruge tiden til, selv om der måske kunne være grund dertil, at tale om den noget snævre indstilling, der synes at beherske ledelsen af de københavnske sporveje, som — det er vel overdrevent at sige, at de helst så, der ikke kørte andet end sporvogne på Københavns gader — i hvert fald er svære modstandere af andet end kollektive trafikmidler. Jeg tænker på den dumhed, som blev begået, da man lagde linje 19s blindtarm ude ved den tidligere Slangerupbane. Dengang man besluttede sig for den, var det så indlysende for mig og for mine partifæller i Københavns borgerrepræsentation, at det eneste, man var sikker på, var en udgift på op imod 1 mill. kr. for at få anlagt denne sporsløjfe, men af indtægt ville der ikke blive noget. Det gennemsnitlige passagerantal har da også været én eller deromkring for hver sporvogn, der kører derudefra. Men det var umuligt at tale sporvejene eller flertallet på rådhuset til fornuft; man skulle absolut lave det.

Jeg tænker også på noget andet. Nu har vi fået noget, der skal ligne en hoved-