

## [Lannung.]

åbner det fremtidsperspektiv, at vi samkvæmsmæssigt, handelsmæssigt og kulturelt i nogen grad vil kunne genvinde det, vi mistede. Men en af forudsætningerne herfor vil være, at hovedstadssamfundets trafik tilrettelægges, så den også kan løse de hermed forbundne opgaver.

**Kristian Kristensen:** I modsætning til de ærede tidligere talere dette lovforslag vedrørende kan jeg ikke henvise til, hvad jeg tidligere har sagt, da lovforslaget var til behandling i foråret. Jeg skal derfor gøre nogle bemærkninger om det.

Mit parti og jeg anser det for vigtigt. Det er nødvendigt med en koordinering af trafikken inden for dette store område. Det er også rigtigt, at der lovgives om, hvordan denne koordinering skal finde sted, men vi finder det ikke uden videre oplagt, at det absolut skal føre til fællesdrift af hele det store trafiknet, og da langt mindre at det behøver at føre til offentlig drift, og det er det, det foreliggende lovforslag tilsigter. Det bliver efter forslaget at dømme et stort og kompliceret foretagende og, kan man frygte, også et dyrt foretagende at drive.

Jeg skal særlig hæfte mig ved to ting i forslaget, der hviler på samfærdselskommissionens undersøgelser. Denne kommission, der har arbejdet i 5 år, har været alsidigt sammensat, tror jeg man kan sige, på alle områder på nær ét, nemlig hvor det gælder om at skønne over den rimelige fordeling af byrderne mellem staten på den ene side og de pågældende kommuner og Københavns amt på den anden side, idet hovedstaden har været ganske overvældende repræsenteret i denne kommission. Det er med denne sammensætning måske ikke til at undres over, at kommissionen kom til det resultat, at de pågældende kommuner kun skulle betale 25 pct. af investeringsudgifterne til det rullende materiel og de faste anlæg, medens derimod staten skulle yde de 75 pct.

Jeg ser, at den højtærede minister har været betænkelig ved denne fordeling af byrderne, og at han i stedet foreslår, at hovedstadsområdet skal betale 40 pct. og staten 60 pct. Jeg anerkender denne ændring; jeg tror, den er rigtig. Den er et skridt i den rigtige retning, men jeg vil gerne rejse det spørgsmål, om skridtet er

stort nok. Det er altid vanskeligt, når der skal lovgives, laves særordninger for en del af befolkningen, enten skellet så er socialt eller som i dette tilfælde geografisk bestemt. Man er fra begge sider bange for at blive snydt, simpelt hen.

Af de forhandlinger, der førtes i foråret om dette forslag, fremgår det, at man fra Storkøbenhavns side er betænkelig ved, at man nu skal yde 40 pct. af de nævnte udgifter, og jeg ved, at man ud over landet i høj grad er betænkelig ved, at staten nu skal betale 60 pct. af anlægsudgifterne til den københavnske lokaltrafik. Man spørger derude: kan det dog være rigtigt, når vi selv betaler det rullende materiel og de faste anlæg til vor lokale trafik, at vi så i den grad skal være med til at betale disse omkostninger for hovedstaden? Og jeg er ude af stand til at se, hvad vi med rette kan svare disse mennesker.

Hvis nu Ålborg eller Haderslev og eventuelt andre byer næste år kommer og forlanger samme ordning for deres lokaltrafik, som København nu har fået, hvad kan vi så svare dem? Bliver vi nødt til at imødekomme dem ud fra det, der nu eventuelt vil ske i mellemtiden, for så får dette lovforslag helt uoverskuelige økonomiske konsekvenser? Eller hvis vi ikke kan imødekomme dem, men må afvise dem, kan vi da gøre det med gode argumenter, som fornuftige mennesker derude kan acceptere? Det er disse gode argumenter, jeg savner. Man må i det udvalg, som nu bliver nedsat, have klaret det spørgsmål, om der er rimelighed i denne byrdefordeling.

Som argument for, at staten nu træder til med den forholdsvis store procentvise andel af udgifterne, har jeg set anført forskellige ting. Bl. a. har man henvist til, at vi f. eks. også har statshavne, og det er rigtigt, men for mig at se er der en væsensforskul på, om en havn som Esbjerg f. eks., der er Danmarks store port mod vest, er et statsforetagende, og om staten skal bære så meget af omkostningerne ved den københavnske lokale persontrafik. De to ting kan efter min mening slet ikke sammenlignes. Det ene kan med god ret være en samfundsopgave, medens det andet må være et lokalt problem.

Man har også anført, at der er privatbaner, som giver underskud, som staten er