

[A. C. Normann.]

stemmelse indført i loven, og jeg synes, det er meget vigtigt at få fastslået, at dispensationshjemmelen kun skal benyttes i ganske særlige tilfælde, hvor der foreligger et kollektivt behov som nu ved overgangen fra sporvognslinjer til buslinjer i København.

Der er for mig at se tre momenter i denne sag, hvoraf de to første står i en vis modsætning til det tredje. For det første er der det rent menneskelige problem, at en del vognstyrere, hvis der ikke dispenseres fra § 6, stk. 2, ikke kan få beskæftigelse på en lignende måde som nu, men må have en anden form for arbejde. Så er der det økonomiske problem, hvis sporvognene må antage chauffører udefra, samtidig med at deres eget fastansatte personale ikke længere kan beskæftiges.

Over for disse to momenter står så sikkerhedsmomentet både over for bussernes passagerer og andre trafikanter. Ministeren ønsker jo dispensation med hensyn til alder og til det at have kørt ét år almindelig bil. Hvor vigtigt er det da at dispensere fra aldersbestemmelsen? Hvis det ikke af personalemæssige grunde er yderst nødvendigt, ville vi foretrække at bibeholde aldersgrænsen på 22 år, idet jeg forestiller mig, at man gennemgående bliver besindigere med årene og tager ansvaret, som jeg synes her vejer meget tungt til, mere alvorligt.

Er det vognstyrere på de sporvognslinjer, der skal nedlægges, der tænkes uddannet til buschauffører, eller er det et tilbud, der står åbent også for vognstyrere på andre linjer? Jeg spørger, fordi jeg har hørt, at der hidtil har været tilstrækkelig mange, der søger om at blive buschauffører, og de har altså hidtil opfyldt de gældende betingelser om alder og ét års rutine som almindelige bilister. Hvis det står alle frit for at vælge at blive buschauffør, har man så tænkt sig at benytte de gamle bestemmelser, så længe der endnu er personale nok, eller vil man straks åbne for dispensationen?

Ifølge stk. 3 skal føreren have bestået en særlig prøve, hvis nærmere regler fastsættes af justitsministeren efter forhandling med ministeren for offentlige arbejder. Har man tænkt sig, hvis dispensationsbestemmelsen gennemføres, at gøre læretiden inden den endelige køreprøve noget længere end

nu for derved at opveje den rutine, som ét års almindelig bilkørsel nu menes at give? Hvis det bliver tilfældet, ville jeg ikke være så betænkelig ved at give dispensation.

Der knytter sig mange fordele til overgangen til bustrafik, selv om det faktisk er et spørgsmål, om buskørsel i København om få år stadig vil være hurtigere end sporvogne. Busserne kan komme ind til stoppestedet ved kantstenen i de dertil indrettede gadeudvidelser, men i den stigende trafik har de store vanskeligheder med at komme ud igen. Alligevel synes jeg, at det er helt rigtigt — også af hensyn til den øvrige trafik — at gå over til busser og nedlægge mange sporvognslinjer, og jeg vil gerne udtrykke min anerkendelse af den hurtighed, hvormed der er handlet i de senere år. Det er imidlertid givet, at busserne ikke alene kan klare den kollektive trafik. Vi må have et tunnelbanesystem til aflastning, og vi burde være begyndt på det for længe siden. Indtil denne aflastning kommer, må vi være særlig taknemlige for sporvogne og busser og for dem, der fører dem på deres enerverende daglige ruter, hvor de individuelle trafikanter ofte gør dem livet surt med generende kantstensparkering og med ikke altid helt korrekt kørsel.

Jeg skal med disse ord på det radikale venstres vegne give tilsagn om en velvillig behandling af lovforslaget i udvalget.

**Arne Larsen:** Jeg skal ikke gøre mange bemærkninger til det foreliggende lovforslag. Det går i korthed ud på, at ministeren for offentlige arbejder, når særlige omstændigheder taler derfor, kan gøre undtagelser fra reglen i den gældende lovs § 6, stk. 2, som fordrer, at føreren af en omnibus skal være mindst 22 år og have ført automobil i mindst ét år. Københavns sporveje har på grund af denne lovbestemmelse visse vanskeligheder ved at overføre sit kørende personale fra de nedlagte sporvognslinjer til de nye buslinjer. Man vil inden for Københavns sporveje kunne komme i den uheldige situation enten ikke at kunne afvikle trafikken og betjene publikum tilfredsstillende eller være nødsaget til at antage anden arbejdskraft, der opfylder de gældende betingelser, og derved få et over-