

[Enggaard.]

umage for i mit indlæg at påpege en række områder, hvor jeg finder, at reformer er påkrævet, men har i princippet måttet tage afstand fra en rigoristisk antalsbegrænsning af droscherne.

Må jeg i øvrigt sige over for bemærkningerne om at gøre det til et kommunalt anliggende at bestyre disse ting, at jeg tror, man, hvis man skal vurdere det rigtigt, skal prøve dels at tænke tilbage til situationen, som den var engang, dels skal prøve at vurdere tingene, som de er i de byer rundt om i verden, hvor man har rent kommunale droschesystemer, og hvor man vil se, at den service, som bydes det kørende publikum, er forringet i væsentlig grad i forhold til det, vi kan glæde os over i dag.

Lad mig til slut komplimentere det ærede medlem hr. Arne Larsen for udformningen af socialistisk folkepartis lovforslag. Det er, hvad angår sprog og klarhed, så godt, at det vel næppe kunne have været gjort bedre i justitsministeriet, et par enkelte linjer undtaget.

Helge von Rosen: Jeg tror ikke, hr. Otto Mørch rigtig har opfattet, hvad jeg sagde. Jeg sluttede mig ikke til andet end det med sagligheden; jeg trådte vande, kunne hr. Otto Mørch med større ret have sagt.

Af respekt for det saglige vil jeg sige, at af kommunerne mangler der, så vidt man kan se af det materiale, jeg nævnte før, kun svar fra Frederiksberg og København, og i København ved man altså, hvad magistraten og dens faglige rådgivere er indstillet på foreløbig. Desuden er — stadig til hr. Otto Mørch — politiet hørt på linje med kommunerne, og såvel kommuner som politi har ikke udtalt sig efter historiske synspunkter — hvad der i og for sig ikke er usagligt, for historie kan jo godt være behandlet sagligt — men det har de ikke ment at ville. De har udtrykkelig sagt, at de udtaler sig efter de seneste års erfaringer, og der er som bekendt sket meget med hensyn til trafik siden f. eks. 1955.

Københavns trafikproblem, som er blevet inddraget, er helt overvejende et spørgsmål om den transittrafik, der er, altså det antal vogne, der kører i den indre bys smalle gader, som ikke har udgangspunkt i den indre bydel eller ærinde i den indre bydel.

Det er transitten, der er afgørende, og det er den, der giver disse ringvejsproblemer med Søringen osv. Det er altså ikke fri hyreret og antallet af hyrevogne på gaden, der afgør sagen, men på en anden måde må man jo nok sige, at det overdådige hyrevognsudbud — dér er jeg sådan set enig med forslagsstillerne — vel holder mange privatvogne hjemme i garagen i Holte, eller hvor det nu er. Jeg synes selv, at kombinationen af offentlige trafikmidler, altså S-tog og busser f. eks., med hyrevogne, er gunstig i hvert fald i de større byer. Men så må der være korte intervaller i den offentlige befordring og meget rigeligt med hyrevogne, så der er en hyrevogn, når man skal bruge den. Jeg tror ikke, at folk i deres valg af, om de skal køre til byen i S-tog eller bus plus hyrevogn eller i egen vogn overhovedet ser på den sikkerhedsmæssige risiko hverken for hyrevogns- eller togsammenstød. Det er ifølge alle efterhånden videnskabeligt udførte undersøgelser især i udlandet helt klart bevist, at det er tidsfaktoren, som afgør valget af trafikmiddel. Det er et moment, der i øvrigt efter min mening bør belyses af justitsministeriet, hvis man vil være helt konsekvent i det saglige.

Otto Mørch: Ja, jeg skal ikke forlænge debatten meget.

Over for hr. Helge von Rosens bemærkning, at han trådte vande, har jeg kun én ting at sige, og det er den, at det er vel ikke ukendt for de radikale at færdes på denne måde. Men når det er sagt, vil jeg da også gerne sige, at vi fik jo det indtryk af hr. Helge von Rosens første udtalelser, at tendensen i oplægget fra de radikale var meget af det samme som det, der kom fra de andre regeringspartiers ordførere.

Det, jeg synes er det centrale i denne debat, er dette: hvorfor får vi ikke fra regeringspartierne side en klaring af, at man vil være positiv over for reguleringsforanstaltninger? Jeg har spurgt ministeren om, og jeg har spurgt andre om, hvad de har imod, at man fra kommunalt hold, som er dybt interesseret i ordnede transportforhold, får en reguleringsmulighed. Som det fremgår af vores lovforslag og af bemærkningerne til det, er vi ikke interesseret i en underdækning på hyrevognsområdet. Det fremgår klart, at vi er interesseret i, at der