

[Horn.]

blive enig om, hvordan man skal fordele omkostningerne. Der er jo betydelige omkostninger forbundet med det, og man må gøre sig klart, at det, der navnlig skal skabe forbedringer, er, at der bevilges nogle penge, for den egentlige koordination giver næppe nogen bedre økonomi. Det kan give visse fordele med billetfællesskab, når det er et enkelt apparat, der ordner det, men ellers skal man ikke forestille sig, at den koordinering, der i øjeblikket er imellem de private og statslige organer, er foretaget så tåbeligt, at den skal laves helt om, og at betjeningen derved bliver billigere. Det har ikke noget med virkeligheden at gøre. Men det er klart, at hvis man vil ofre de penge, der skal til for at få en bedre tværgående trafik, som der blev nævnt under behandlingen af det foregående forslag, så løses problemerne lettere.

Vi har jo i bemærkningerne til lovforslaget set, hvorledes man har tænkt sig at fordele omkostningerne, og jeg vil ikke undlade at nævne, at det er noget, som befolkningen ude i det øvrige land har hæftet sig en del ved. Hvordan det problem kan løses, må man jo se på. Man må nok indstille sig på, når folk i den øvrige del af landet har set denne model — hvis den da bliver til noget — at de vil ønske at prøve den samme model i deres områder. Hvad det koster — og om det koster noget — ved jeg ikke, men i alt fald er jeg stødt på udtalelser som denne rundt omkring i landet: nu er det vel ikke noget københavneri, der skal foregå her?

I den forbindelse vil jeg gerne berøre lidt af det, som også blev nævnt under debatten om det forrige forslag på dagsordenen af hr. Knud Damgaard og andre — jeg sagde det også selv i 1958. Vi må ikke overse, at Københavnsområdet er en region, som har nogle ganske særlige forhold. Der er mange generationer, der har medansvar for, at forholdene er, som de er, og befolkningen ude i landet bør også erkende, at de nuværende generationer kun har et begrænset ansvar for, at forholdene er, som de er. Da denne region i øvrigt bidrager overordentlig stærkt til nationalproduktet, tror jeg også, at man vil acceptere i de øvrige regioner i landet, at vi har opmærksomheden henvendt på, at her er nogle særlige problemer, og at de nu løses. Jeg synes, der er grund til at udtrykke tilfredshed med, at det har været muligt for

parterne at finde frem til en model, som synes at kunne fungere.

Det er forslagetets hensigt, at der skal laves et trafikråd, som skal planlægge tingene, dirigere tingene. Vi ved også, at forslaget tilsigter, at man i første omgang skal lave et busselskab, ved at man fusionerer de mere eller mindre offentlige selskaber og så søger at få en løsning med hensyn til de private ruter, som findes. En af de store vanskeligheder i 1958 og tidligere, da Kjærboel-kommissionen arbejdede med det, vedrørte specielt pensionsproblemet for Københavns Sporveje, som nu er løst, sådan som det her foreligger — om end det ikke er udmøntet i kroner og øre, så er der i alt fald fundet en ordning.

Det er oplagt, når man laver en operation som den, der her er påtænkt, at der vil være nogle, som føler sig generet af det, og jeg vil ikke undlade at komme med en kommentar til den sørgmodighed, hvormed statsbanernes busfolk har modtaget forslaget, og det samme kan vel i nogen grad gælde for andre selskaber. Det er, ligesom personalet siger: har vi ikke gjort det godt nok? Har vi lavet noget, der er forkert? Er befolkningen ikke tilfreds med os? Sådan tror jeg ikke de skal opfatte det; jeg tror, at alle busselskaber, chauffører og medarbejdere, uanset om det er statslige eller kommunale eller private, har gjort en indsats, som befolkningen i høj grad værdsætter.

Når det er sagt, vil jeg gerne føje til, at vi befinder os jo på et tidspunkt — det er jo desværre endda forskubbet i alle disse år — hvor det er nødvendigt, at der gøres disse indgreb. Og vi håber, at dette busselskab kan komme til at fungere på en forsvarlig måde.

Det næste, man forestiller sig, som også er foreslået her, er, at i 1978 skulle man drage den sporbundne trafik ind i dette selskab. Det lyder meget besnærende, og vi må jo så se, hvad det fører til. Personlig vil jeg udtrykke min tvivl om, hvorvidt det er rigtigt at lave det på den måde, som det her er til sigtet, men der er ingen grund til at diskutere det i dag, for der er nu 4-5 år til at finde ud af, hvordan det eventuelt vil stille sig, når man har gjort en række erfaringer, som kan vise, om det er rigtigt. Men for få år siden har vi jo placeret os på, at statsbanerne skulle være et organ, der skulle have