

Den næste sag på dagsordenen var:

*Anden behandling af forslag til lov om nedsættelse af en trafikkommission.*

(Første behandling af lovforslaget (nr. 96) findes i tidenden sp. 1940, udvalgets betænkning i tillæg B. sp. 1253).

Der var stillet 2 ændringsforslag i betænkningen.

Uden for betænkningen var der ikke stillet ændringsforslag.

Lovforslagets paragraffer, ændringsforslagene og spørgsmålet om lovforslagets overgang til tredje behandling sættes til forhandling under ét.

**Lindberg:** Som det fremgår af udvalgets betænkning, er der i udvalget enighed om at nedsætte en trafikkommission i overensstemmelse med det lovforslag, som ministeren for offentlige arbejder har fremsat. Der er endvidere i udvalget enighed om, at man bør søge kontakt med de udvalg eller organer, som har med egns- og landsplanlægning at gøre, idet man i udvalget har været enig om, at det var vigtigt at prøve at koordinere den kommende trafikudvikling med egns- og landsplanlægningsproblemer.

Udvalget har været enig om at udvide kommissionen. Der har været en lang række henvendelser om at blive repræsenteret fra andre end de organisationer, der i forvejen er nævnt i lovforslaget, og man er i udvalget enedes om at give adgang for en repræsentant fra Danske Privatbaners Fællesrepræsentation og en repræsentant fra Privatbanepersonalets Fællesråd. Desuden er det jo sådan, at Københavns kommune og Frederiksberg kommune ikke er medlemmer af Den danske Købstadforening, hvorfor man også har givet adgang for en repræsentant for disse to kommuner. Desuden har en række erhverv ønsket at blive repræsenteret i kommissionen ved Erhvervenes Trafikudvalg, der netop tager sig af disse erhvervs opgaver, og man er blevet enig om at give adgang for en sådan repræsentant i kommissionen. Alt dette er der enighed om iblandt alle partierne.

Men der er en uoverensstemmelse imellem

flertallet og et mindretal, det konservative folkeparti, idet det konservative folkeparti ikke har ment, at det ville være rimeligt at udpege medlemmer af folketinget til at have sæde i denne kommission. Jeg kan sige på mit partis vegne, at vi finder det rigtigt og rimeligt, at der udpeges repræsentanter fra folketinget. Vi forstår egentlig ikke, at det konservative folkeparti har stillet ændringsforslag om at undgå dette, for vi har den opfattelse, at det må være af værdi for folketinget netop i et spørgsmål som dette løbende at kunne følge det arbejde, der udføres i kommissionen. Det er helt klart, at de enkelte grupper i folketinget står frit, i det øjeblik der fremsættes lovforslag; men vi mener altså, at det er af værdi, at man har en politisk repræsentation, da spørgsmålet om at ordne trafikforholdene jo ikke alene kan siges at være et teknisk-økonomisk spørgsmål, men også i nogen grad et politisk spørgsmål.

Jeg skal altså på mit partis vegne anbefale, at man stemmer for det af ministeren for offentlige arbejder stillede ændringsforslag, stemmer imod ændringsforslaget fra det konservative folkeparti og endelig ved lovforslagets tredje behandling stemmer for dets vedtagelse.

**Ninn-Hansen:** Vi kan ligesom de øvrige partier i udvalget give tilslutning til nedsættelse af kommissionen. Vi anser det for et fremskridt, når det fremhæves i betænkningen, at trafikplanlægningen må ses i relation til egns- og landsplanlægningen. Vi er glade for denne understregning af, at kommissionens formål er trafikplanlægning, og at det altså ikke udelukkende bliver et spørgsmål om afvejning af de interesser, der kan være.

Vi kan også give tilslutning til det ændringsforslag, der er stillet om yderligere repræsentation i kommissionen, og vil gerne i den forbindelse understrege værdien af, at erhvervslivet bliver repræsenteret igennem Erhvervenes Trafikudvalg. Det betyder, at kommissionen bliver større — måske også for stor — og vi vil gerne gøre den mindre; det sker også, hvis man følger vort ændringsforslag om, at folketinget ikke skal vælge medlemmer til kommissionen.

Men det er selvsagt ikke den eneste

[Ninn-Hansen.]

grund til, at vi har stillet ændringsforslaget. Der er jo med mellemrum diskussion om folketingsmedlemmers deltagelse i det arbejde, der ikke direkte vedrører lovgivningen her i tinget; det er en diskussion, der naturligt opstår i forbindelse med spørgsmålet om adskillelsen imellem den lovgivende og den udøvende myndighed. I almindelighed opstår spørgsmålet i forbindelse med de hverv, medlemmerne påtager sig af administrativ art, men i princippet er det selvsagt det samme grundlæggende spørgsmål, der optræder, når det drejer sig om deltagelse i forberedelsen af regeringens forslag, for også derved sker der jo en vis sammenblanding af de to magtbeføjelser, vi har ifølge forfatningen. Vi kan vel aldrig få løst disse spørgsmål efter et lineal-system; der må ske en afvejning i de konkrete tilfælde; men vi synes, der kan være grund til tilbageholdenhed med hensyn til folketingsmedlemmernes placering disse steder. Det synes vi også — og ikke mindst — gælder i en kommission som denne, hvor det i væsentlig grad stadig vil dreje sig om en interesseafvejning, og hvor man desuden skal forberede en serie lovforslag.

Man kan også sige, at sporene skræmmer noget. Jeg var for nogle år siden som mit partis repræsentant medlem af licitationskommissionen. Vi arbejdede i 7 år og nåede efter at have afvist de forskellige interesser frem til et forslag, der indeholdt det, vi kunne nå til enighed om i kommissionen. Men da sagen havde været behandlet her i tinget et stykke tid, afgjorde man den i en fuldstændig anden retning i et helt andet udvalg.

Vi synes altså, at det her drejer sig om en af de kommissioner, hvor man kan undvære folketingsmedlemmer, og hvor man bør gøre det. Derfor har vi stillet vort ændringsforslag, og vi opfordrer tingets medlemmer til at stemme for det.

**Arne Larsen:** Jeg skal ganske kort anbefale det af ministeren for offentlige arbejder stillede ændringsforslag, som jo er tiltrådt af hele udvalget, og som går ud på en udvidelse af kommissionen med 4 medlemmer, nemlig en repræsentant for Københavns og Frederiksberg kommuner samt repræsentanter for Danske Privat-

baners Fællesrepræsentation, Privatbane-personalets Fællesråd og Erhvervenes Trafikudvalg.

Derimod kan vi ikke stemme for det af det konservative folkeparti stillede ændringsforslag, hvorefter de politiske repræsentanter ikke skal med i kommissionen. Vi anser det for meget værdifuldt, at de politiske partier bliver repræsenteret, for vi tror, at der er meget værdifuldt at hente i et sådant kommissionsarbejde.

Jeg lægger endvidere megen vægt på, at kommissionen i vidt omfang bør gøre brug af høring hos organer, offentlige som private, som kan bidrage til belysning af kommissionens opgaver, herunder også egns- og landsplanlægningsproblemer, som naturligvis må høre med under denne kommissions forskellige arbejdsopgaver.

Endvidere finder jeg stadig væk, at trafikforskning er et meget vigtigt spørgsmål, som helt naturligt falder ind under de emner, som kommissionen må arbejde med, og jeg håber da også, at dette problem vil blive taget op i denne sammenhæng.

Med disse ord skal jeg kort anbefale lovforslaget.

**Skytte:** Da mit partis ordfører i denne sag er fraværende på grund af offentligt arbejde i udlandet, skal jeg på hans og mit partis vegne indstille lovforslaget til vedtagelse i den form, det nu har fået, og anbefale at stemme imod det konservative ændringsforslag.

**Niels Westerby:** Ved første behandling fremgik to ting klart af den ordførertale, jeg holdt på liberalt centrums vegne: for det første at vi hilste trafikministerens initiativ om nedsættelse af en trafikkommission med glæde, og for det andet, at vi ikke fandt, at principperne for den og den praktiske udformning for nedsættelsen var tilfredsstillende.

Vi mener, at man i almindelighed bør følge en ganske anden fremgangsmåde ved kommissioners nedsættelse. For det første bør der være en mindre gruppe af eksperter, kyndige personligheder, som bør udrede tingene klart og præcist. Dernæst bør interesseorganisationerne på de forskellige områder høres om det, som eksperterne mener, og endelig må regeringen og

[Niels Westerby.]

folketinget tage stilling til sagen ud fra politiske synspunkter og vurderinger.

Det følger af disse betragtninger, at vi ikke er tilhængere af, at de politiske partier bliver repræsenteret i trafikkommissionen. Det er af mange grunde, og jeg skal kun anføre nogle enkelte. For det første vil det ikke kunne undgås, at selve behandlingen i trafikkommissionen vil få en politisk islæt, når der er politiske repræsentanter til stede i kommissionen. Der vil blive tale om en slags politisk vejledning i det daglige kommissionsarbejde, som ikke efter vor opfattelse vil fremme den saglige udredning af tingene. For det andet vil der ske det, at folketinget og til dels også regeringen ikke vil stå frit, når kommissionsresultatet kommer til at foreligge. Rent praktisk vil en række af de ting, der er taget stilling til i kommissionen, også komme til at omfatte de politiske partier; deres repræsentant i kommissionen har løbende orienteret folketingsgrupperne, og de vil så til sin tid rent praktisk være bundet under denne behandlingsform.

Vi er som sagt imod, at de politiske partier er repræsenteret i kommissionen, og jeg kan derfor meddele, at vi vil stemme for det ændringsforslag, der er stillet af det konservative folkeparti. Jeg kan hertil føje, at hvis det konservative folkeparti ikke under udvalgsbehandlingen havde stillet det, ville vi have gjort det; det fremgik allerede af vore bemærkninger under første behandling.

For det andet mener vi, at heller ikke interesseorganisationerne burde være repræsenteret. Vi vil ikke stille noget ændringsforslag om det her, men gør opmærksom på, at det efter vor vurdering er et almindeligt princip ved kommissioners nedsættelse, og vi forbeholder os i fremtiden ved lignende kommissionsnedsættelser, der selvfølgelig skal vurderes konkret i det enkelte tilfælde, at komme med forslag til imødegåelse af dette princip. Vi er ikke tilhængere af det, og vi mener, at det heller ikke i dette tilfælde burde være fulgt. Vi har som sagt ikke villet stille noget ændringsforslag om det; vi har ment, at det ville være så værdifuldt at få de politiske repræsentanter ud, at vi, hvis vi kunne vinde dette skridt frem ved denne lejlighed, ville anse det for et så

stort fremskridt, at vi først senere behøvede at tage fat på interesseorganisationerne.

Nu vel, interesseorganisationer har tidligere været repræsenteret i den slags kommissioner, og de er altså også blevet det i dette tilfælde. Under udvalgsarbejdet er antallet af dem blevet forøget med en 3-4 stykker; det er klart, at en konkret vurdering i og for sig må føre til, at når man har interesseorganisationer, er de også berettigede til at være med i billedet. Vi vil derfor ikke modsætte os det af ministeren stillede ændringsforslag om, at de 4 organisationer bliver medtaget, når allerede i forvejen en lang række interesseorganisationer er med, men vi forbeholder os senere ved lignende opstående lejligheder at gå imod dette princip anvendelse.

**Ministeren for offentlige arbejder (Horn):** Jeg vil gerne takke udvalget for, at det bliver muligt at få dette lovforslag gennemført i dette folketingsår. Den diskussion, som nu tages op igen efter førstebehandling — hvor jeg egentlig troede, vi havde klaret af, at der stod to synspunkter imod hinanden — har givet anledning til, at der er stillet et ændringsforslag af de konservative medlemmer af udvalget. Jeg må fraråde, at man stemmer for dette ændringsforslag. Dansk demokrati har gennem årene vist sig stærkt nok til, at den form, vi her har anvendt, kan være til folkets tarv.

Hermed sluttede forhandlingen.

### § 1

vedtoges uden afstemning.

### Ændringsforslag nr. 1

forkastedes med 106 stemmer mod 33.

Ændringsforslag nr. 2, § 2, således ændret, og §§ 3-4

vedtoges uden afstemning.

*Lovforslagets overgang til tredje behandling*  
vedtoges uden afstemning.

**Formanden:** Jeg foreslår, at lovforslaget går direkte til tredje behandling uden fornyet udvalgsbehandling. Hvis ingen gør indsigelse mod dette forslag, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Den næste sag på dagsordenen var:

*Anden behandling af forslag til lov om anlæg og drift af tunnelbaner i Københavns, Frederiksberg og Tårnby kommuner.*

(Første behandling af lovforslaget (nr. 3) findes i tidenden sp. 474, udvalgets betænkning i tillæg B. sp. 1241).

Der var stillet 14 ændringsforslag i betænkningen.

Uden for betænkningen var der ikke stillet ændringsforslag.

Lovforslagets paragraffer, ændringsforslagene og spørgsmålet om lovforslagets overgang til tredje behandling sættes til forhandling under ét.

**Ove Hansen:** Jeg vil gerne udtale min tilfredshed med, at vi er nået så vidt, at lovforslaget nu kan blive genstand for anden behandling. Vi har haft 4 førstebehandlinger her i tinget i tidens løb; vi har følt savnet ved ikke at komme videre i vort arbejde, men nu er det lykkedes at tilendebringe udvalgsarbejdet, så vi altså nu kan gå til anden behandling.

Jeg vil gerne sige her, at jeg mener, der er gjort et dygtigt og godt arbejde i udvalget, hvor vi virkelig har fået gennemdrøftet problemerne og fået en del oplysninger. Jeg er derfor glad for at kunne sige, at omend ikke alle 5 partier i udvalget er blevet enige om at indstille lovforslaget til vedtagelse, er dog de 4 partier i udvalget enige om nu at gennemføre lovforslaget med visse ændringer. Jeg beklager, at venstres repræsentanter i udvalget ikke har kunnet medvirke til lovforslagets gennemførelse på de vilkår, ændringsforslagene og lovforslaget byder på. Jeg synes, det havde været rart, om der om en så stor opgave, som der unægtelig er tale om, havde været enighed her i tinget; men det har altså ikke været muligt.

Vi har i den lange tid, vi har behandlet lovforslaget, flere gange i pressen set sagskyndige gå imod lovforslaget. Jeg har med interesse læst disse indvendinger, men jeg har ikke kunnet finde virkelige holdpunkter i de argumenter, man har anvendt mod tunnelbaner her i Storkøbenhavn. Jeg tror, det afgjort er nødvendigt, at vi får

tunnelbaner; jeg tror, at centrum, City, i en by altid vil være tillokkende, dragende. Jeg tror ikke, man kan forrykke centrum, og jeg vil derfor anse det for at være af meget stor værdi, at vi nu får tunnelbaner ind til city her i København, og at der bliver mulighed for S-banestationer ved Rådhuspladsen, Højbro Plads og Kongens Nytorv.

Det kan siges, at overfladetrafikken måske ikke får den lettelse, man havde ønsket at give den ved hjælp af tunnelbanerne. Men mon ikke det mest ligger i, at trafikken bliver større og større, at flere og flere bliver bilkørende? Men samtidig mener jeg dog, at når man må regne med en stærk og stigende overfladetrafik, er det et bevis for, at det stadig væk er mod centrum, flere og flere drages. Selv om forstadskommunerne vokser og meget rykkes fra København ud i forstadskommunerne, ikke mindst erhvervsbyggeriet, tror jeg alligevel, at der vil være brug for baner i cityområdet. Ser vi på andre storbyer rundt omkring i Europa, finder vi, at man også dér fremdeles bygger tunnelbaner, fordi man simpelt hen anser det for en nødvendighed.

Jeg vil gerne sige om lovforslagets skæbne, at den lange udvalgsbehandling, vi har haft, fortæller lidt om, at der virkelig er arbejdet grundigt med planerne om tunnelbanerne og spørgsmålet om tunnelbanernes værdi. I 1961 blev der nedsat to udvalg, der skulle arbejde med problemerne, et teknikerudvalg og et udvalg, der nærmere skulle tage sig af de økonomiske problemer. I dette teknikerudvalg var man enig om fra alle sider, at tunnelbanerne skulle etableres, og i udvalget, der mere tog sig af den økonomiske side af sagen, var man i og for sig også enig om banernes anlæg og driften deraf. Når der ikke opnåedes hel enighed, skyldtes det mere uenighed om, hvem der skulle betale. Kommunernes repræsentanter, der var med i udvalget, så gerne, at staten tog en meget væsentlig part af udgifterne, nemlig de 85 pct., således at kommunerne selv kun skulle udrede de 15 pct. En overgang under udvalgsarbejdet var man enig om, at kommunerne skulle udrede de 30 pct. og staten de 70 pct. — dog var kommunernes repræsentanter ikke enige i denne fordeling. Det var venstres repræsentanter derimod, og når det alligevel under det lange udvalgsarbejde endte med