

[Hørn.]

muligheder for at eksistere, og det håber jeg også vi kan enes om, så de, som skal forbedre dette, i alt fald ikke foretager noget, der skaber vanskeligheder for, at statsbanerne kan fungere på en fornuftig måde.

Der er i forslaget skitseret regler for trafikråd, busselskab, bestyrelse osv., det er jo efter det almindelige danske mønster, at de, der betaler, også bestemmer, og det har vi intet at indvende imod.

Ud fra disse betragtninger kan vi give forslaget vores tilslutning, og jeg håber, at vi kan vedtage det inden grundlovsdag.

Stæhr Johansen: Med det foreliggende lovforslag om hovedstadsområdets kollektive personbefordring skabes der mulighed for og rammer for, at mange års diskussioner kan forvandles til et realitetsbetonet samarbejde om denne vigtige sag.

Dette er tilfredsstillende for områdets befolkning, der som bekendt udgør ca. $\frac{1}{3}$ af landets befolkning. Og når dette områdes betydning for det øvrige land tages i betragtning, er det ikke blot et lokalt anliggende, der her skal drøftes, men et anliggende, som nøje hænger sammen med den interesse, et velfungerende hovedstadsområde nødvendigvis må have for alle borgere i dette land.

Der er nemlig ingen tvivl om, at trafikdispositionerne i hovedstadsområdet er meget vigtige netop i disse år, hvor den private biltrafik truer med at sprænge rammerne, og hvor formålet derfor må være at opbygge et kollektivt trafikapparat, der fremstår som et fordelagtigt alternativ til bilen. Dette gælder i ganske særlig grad trafikken mellem bolig og arbejdssted.

Trafikministeren har i sin fremsættelsestale kraftigt understreget den endelige målsætning som værende en forening af alle kollektive trafikmidler i området, altså en integration mellem busser og bane. Jeg tror, at dette er en rigtig målsætning på længere sigt, men at der er en række vigtige forudsætninger, der må opfyldes, for at det kan ske. Det hænger sammen med en forskellig udbygningsgrad for de to transportformer, hvoraf bustransporten er langt mere fleksibel end banetransporten og stort set har kunnet følge byudviklingen, men ikke i større grad har været bestemmende for den-

ne. Bustransport er et offentligt serviceapparat, som følger med den byudvikling, der rent faktisk finder sted. Bustransporten er et lokalt præget fænomen og uegnet over lange afstande, simpelt hen fordi den dér deler overfladetrafikkens vilkår.

Anderledes forholder det sig med bane-transporten; dens udbygning og retninger er i vidt omfang bestemmende for byudviklingen, fordi S-toget og andre nærbaner er det mest hensigtsmæssige transportmiddel på længere stræk, ikke mindst i bolig- og arbejdsstedstrafikken. Banedriften er som bekendt i Danmark en statsopgave, og når det tages i betragtning, hvorledes denne opgave hidtil har været løst i landets største bysamfund, hviler der et ikke ubetydeligt ansvar på folketinget for de problemer, der herved er opstået. Efter en hastig og hensigtsmæssig udbygning af S-banerne op til 2. verdenskrig er der siden stort set intet sket, når man lige bortser fra den første udbygning i retning mod Køge og Nordbanens forlængelse til Hillerød.

Der er derfor et meget stort efterslæb i hovedstadsområdets kollektive trafikbetjening, og det er altså ikke kommunernes ansvar, men folketingets og de skiftende regerings. Dette er vigtigt at erindre sig, når man taler om en forening af bus- og banedrift i hovedstadsområdet på økonomiske vilkår, der forudsætter kommunal deltagelse. Forudsætningen for en samordning eller en sammensmeltning bør vel derfor være, at staten indhenter det efterslæb at udbygge de S-baner til købstadringen, som har været planlagt, men som altid, når sparekniven har skullet bruges, har været et af de første ofre for enhver siddende regering.

Så er der spørgsmålet, om den frist, der sættes i lovforslaget for trafikrådets forslag til forening af bane- og busdrift, nemlig den 1. april 1978, er realistisk og kan gennemføres. Jeg mener nemlig, der forestår et meget, meget stort og teknisk vanskeligt arbejde, for at man kan nå så langt, men det er naturligvis et spørgsmål, som vi under udvalgsbehandlingen kan se nærmere på.

Derimod er der efter min opfattelse ingen hindringer for, at trafikrådet koncentrerer sig om sin opgave som koordinator mellem bus og bane. Her spiller spørgsmål som trafikniveau, køreplaner, takster og fælles billetter og kort en betydelig rolle. Dette har