

[Enggaard.]

tanke og i stedet er gået ind for at oprette et andet organ i dette område, et hovedstadsråd, som strukturelt naturligvis er noget ganske andet, end et storamt ville være det, og derfor er der behov for, at det forslag, vi behandler i dag, forskellige steder tilpasses denne nye ydre ramme, som det vil komme til at virke i.

Jeg vil gerne i den forbindelse understrege, at det er væsentligt for venstre, at hovedstadsrådet, som vi forventer bliver etableret, er det organ, som kommer til at varetage den kollektive trafikbefordring i området. Vi tror, det er vigtigt, at ansvaret først og fremmest er lokalt, og at det besluttende ansvar og det økonomiske ansvar er nært forbundet.

Jeg skal derfor omkring selve det forslag, der her foreligger, kun gå ind på nogle enkelte principper. Det trafikråd, som er forudsat nedsat allerede i sommeren 1973, har en sammensætning, som vi ønsker at drøfte nærmere under det kommende udvalgsarbejde, også i lyset af den nye ydre ramme, som det vil komme til at fungere i.

Vi tror endvidere, det er vigtigt, at man i forbindelse med selve loven får klargjort forskellige af de forudsætninger, som måtte ligge bag udformningen af de enkelte paragraffer. Jeg kan f. eks. nævne spørgsmålet om § 5, der i princippet drejer sig om anlæg og drift af banerne i hovedstadsområdet, og hvor der står, at de varetages af DSB og privatbanerne under hensyntagen til bestemmelserne i § 1. Dette kunne give anledning til, hvis man læste det uden alt for meget fortolkning, at tro, at kommende baneanlæg i hovedstadsområdet alene var en anlægsopgave for staten, der derigennem også havde betalingsansvaret.

Jeg vil gerne understrege, at efter venstres opfattelse er det sådan, at allerede den fordelingsnøgle, som blev etableret omkring tunnelbanelovgivningen i sin tid med 75 pct. til staten og 25 pct. til de lokale kommuner, er forældet i dag; jeg tror, at man ved hver enkelt ny anlægsopgave må over-

veje, hvordan anlægsomkostningerne fordeles mellem staten og de lokale instanser, og at det derfor er et anliggende, som må fastslås ved lov i hvert enkelt tilfælde. Jeg vil gerne bede trafikministeren bekræfte en sådan opfattelse, sådan at man ikke ved en overfladisk læsning af § 5 kunne forledes til at tro, at her havde staten 100 pct. påtaget sig fremtidige anlægsopgaver.

Jeg hilser med tilfredshed, at man allerede i denne sommer vil etablere et busselskab i området, som skulle kunne fungere pr. 1. oktober 1974. Jeg tror, der er et vældigt behov for, at vi får samordnet ikke mindst denne del af trafikken. Man behøver ikke at være meget kendt i området for at kende situationen i dag omkring de private busselskabers stilling. Mange kører med en fortvivlet dårlig økonomi; kommunerne forhandler med busselskaber om underskuds-dækning eller overtagelse af disse selskaber, og her, hvor der af og til etableres kommunale busselskaber, svigter koordineringen indbyrdes i området. Der er i høj grad brug for, at vi får en samlet drift af dette, en koordinering af omstigningsmuligheder og billetsystemer og andet, som vi i dette storbyområde savner i forhold til den service, man i mange andre af verdens storbyer er i stand til at byde deres befolkning; jeg kunne f. eks. henvide til London, hvor overfladetrafikken på en ganske anden effektiv og billig måde er i stand til at hjælpe befolkningen mellem bolig og arbejdssted.

Jeg tror om selve den endelige samkøring, det, som man kan kalde en forening af busdriften og S-togsdriften i området, og som er forudsat at skulle finde sted den 1. april 1978, at der er anledning til at diskutere denne frist. Jeg tror aldrig, det er særlig lykkeligt at fastsætte en frist for en sådan ganske stor sag som identisk med et tidspunkt for et nyt lokalt valg i området. Man skal som regel, når man fastsætter frister i sådanne anliggender, søge at undvige en sådan valgsituation, som ikke altid er den mest frugtbare for at finde løsninger på svære problemer.