

[Enggaard.]

Jeg ville meget foretrække, hvis det var muligt, at skubbe denne frist frem i den endelige formulering af loven, sådan at man allerede i den førstkommande valgperiode for det nye kommende hovedstadsråd ville være i stand til at finde en løsning for denne forening mellem bus- og S-togsdriften, hvor jeg tror der vil opnås nye betydelige fordele til gavn for befolkningen i området.

Jeg skal anbefale forslaget til et udvalgsarbejde, som jeg vil foreslå finder sted i det særlige udvalg, der er nedsat til behandling af hovedstadsproblemerne.

**Niels Helveg Petersen:** Dette lovforslag er jo resultatet af et lidt dramatisk handlingsforløb, hvor det efter pres fra trafikministeren og på forslag stillet af ham lykkedes kommunerne i området at enes om et forslag. Det er i store træk det forslag, vi behandler i dag, og jeg mener, trafikministeren har ret til at notere som et betydeligt resultat, at det lykkedes at få kommunerne til at enes om et fælles forslag.

Det betyder ikke, at folketinget uden videre skal acceptere dette forslag; især er der jo problemer med at sikre det rigtige forhold til det overordnede hovedstadsorgan, som nu etableres, og især må vi se på, hvilke konsekvenser der flyder af, at vi i forbindelse med hovedstadsrådet fastslår som princip, at den kollektive trafikbetjening er et lokalpolitisk anliggende henlagt under det kommende hovedstadsorgan. Som følge af netop dette må man forudse visse ændringer i forslaget, men forslaget er et godt grundlag for en videre behandling.

**Maigaard:** Jeg vil først sige, at regeringen har indlagt sig stor fortjeneste ved at gå om bord i de store lovkomplekser som den nye hovedstadsordning og nu også trafikordningen, der jo er et led i den. Jeg er ikke altid og er heller ikke for denne sags vedkommende ganske enig med regeringen i ét og alt, men jeg synes, at regeringen fortjener anerkendelse for det forhold, at den er gået om bord i disse store og krævende opgaver.

Dette forslag har efter min mening 2 skavanker; den ene er, at forholdet mellem trafikordningen og den nye hovedstadsordning — det, der formentlig bliver et hovedstadsråd — er for uklart og upræcist, den anden

er, at fusionen mellem bane- og busdrift ikke er tilstrækkelig præcist udtrykt i forslaget. Derfor synes jeg, man kan tilsige lovforslaget en velvillig behandling med 3 bemærkninger med på vejen.

Den første er, at fusionen mellem bane- og busdrift skal lovfæstes; det skal ikke blot undersøges, men det skal lovfæstes, at endemålet skal være en fusion.

For det andet må tidspunktet for denne fusion rykkes frem. Der står 1. april 1978 i forslaget, og det synes jeg er længere tid, end det er rimeligt og sagligt. Vi står her over for to forhold: fra august 1973 og frem til oktober 1974 skal man arbejde med busfusionen, og det, der så er problemet for at få bus- og banedriften til at fusionere, er vel først og fremmest DSBs regnskabsudskillelse i hovedstadsområdet, men denne regnskabsudskillelse kan man jo begynde på nu, og den behøver ikke at være 4-5 år om at blive færdig. Derfor vil jeg altså som min anden indvending sige, at tidspunktet for fusionen må rykkes frem.

Den tredje indvending, jeg har mod forslaget, går på trafikrådets sammensætning og placering. Jeg mener, det må være sådan, at hovedstadsrådet, eller hvad det nu kommer til at hedde, får ansvaret for trafikens drift i hovedstadsregionen. Det kan købe ydelser af DSB, det kan drive busserne, men ansvaret for driften må indiskutabelt ligge hos hovedstadsrådet. Derfor mener jeg, at det trafikudvalg, ministeren har foreslået, først og fremmest bør være et teknikerudvalg med repræsentanter for DSB og for det kommende hovedstadsorgans teknikere, sådan at man dér kan ordne de praktiske ting; men ansvaret må efter min mening i løbet af få år placeres hos hovedstadsrådet.

**Ministeren for offentlige arbejder (Kampmann):** Jeg vil godt takke for modtagelsen af forslaget, som jeg synes var glædelig varmhjertet, når man tager i betragtning, som en række ordførere har været inde på det, dels hvilken skæbne tidligere forsøg på en væsentlig bedre koordination af hovedstadsområdet kollektive personbefordring har fået, dels hvilke trods alt meget omfattende og ind imellem dramatiske forhandlinger der har fundet sted mellem kommunerne og amterne inden for hovedstadsområdet, før dette lovforslag kunne foreligge.