

Knud Damgaard (S):

Det kunne have været spændende at se, hvorvidt anlæggelsen af en tunnelbane i København ville have ændret udviklingen i byen. Måske ville City have haft større muligheder for at bevare sit historiske særpræg og også i fremtiden være en stærk og levende del af hovedstadens tilværelse. Nu ophæves loven om en tunnelbane i Københavns kommune såvel som den vedtagne udbygning af S-banenettet bl. a. i retning af Lundtofte.

Der er gode grunde til nu at ophæve de to anlægslove. Udviklingen i City har taget en helt anden retning end forudset i de prognoser, der lå til grund for de trufne beslutninger, og det vil, hvis der i øvrigt i fremtiden alligevel bliver mulighed for at genoptage disse planer, være noget, der alene sker i Hovedstadsrådets regie, når det forslag om hovedstadsområdets kollektive personbefordring, som vi nu behandler, er vedtaget i tinget.

Det er et stort skridt, der tages med dette lovforslag. Nogle vil nok mene, at den tilpasning af anlæg, takster og køreplaner for busser og baner, som er nødvendig i hovedstadsområdet, kunne have været gennemført uden den omfattende ændring i den organisatoriske struktur, som forslaget sigter på. Den udvidede kompetence, der nu helt entydigt lægges under Hovedstadsrådet, har dog den særlige forudsætning, at den sikrer et effektivt samspil mellem trafikplanlægning og regionplanlægning i et område, hvor kollektiv trafik må prioriteres højere end noget andet sted i landet. Den er blevet en meget stor succes, og det er givet, at den vil kunne styrkes og vel at mærke på den måde, at hovedstadsområdets befolkning selv kan beslutte, hvilken pris man vil betale for en effektiv kollektiv trafikafvikling.

Den, der bor i det område, ved, hvor vigtigt det er at få samordnet takster og få sat dem lavest muligt, samt at køreplaner mellem tog og busser er fastlagt så hensigtsmæssigt som overhovedet muligt. Dette sikres ved dette forslags gennemførelse.

Gennemførelsen har afgørende konsekvenser. Det bliver Hovedstadsrådet, der beslutter takster, billetsystem, køreplaner og drift vedrørende tog, der alene kører i hovedstadsområdet. Det bliver HR, der træffer beslutning om nye anlæg og materielanskaffelser, og DSB bliver entreprenør for HR, der afholder omkostningerne for DSB. HRs kompetence skal

også angå privatbanerne, der skal føres forhandlinger herom, og de overenskomster, der skabes, skal godkendes af ministeren for offentlige arbejder og finansministeren.

Til at klare de anlægs formål, der bliver tale om i fremtiden, bliver der stillet et tilskud i udsigt som en investeringsandel på 175 mill. kr. om året fra statens side, og dertil kommer et driftsunderskudstillæg, som er ansat til 113 mill. kr. Disse beløb synes særdeles rimelige, når man tager i betragtning de investeringsomkostninger, de to anlægslove, vi nu ophæver, ville have medført, lige så vel som driftstilskuddet synes rimeligt i forhold til de tab, der følger af S-banetrafikken i København.

Lovforslaget kan give mig anledning til at spørge ministeren om, hvorvidt man i tilstrækkeligt omfang har tilgodeset DSBs godstrafikbehov med den udformning, aftalerne har fået. Det fremgår heller ikke direkte, om Hovedstadsrådets kompetence på anlægsområdet hjemler, at HR efter 1. april 1978 kan beslutte ikke at gennemføre de vedtagne anlægslove for S-banenettet fra Tåstrup til Høje Tåstrup og fra Solrød til Køge. I forbindelse med Høje Tåstrup-udbygningen forekommer der i forhold til DSBs planlægning at være sammenhænge med så store DSB-interesser for fjerntrafikken, at en positiv tilkendegivelse bør komme til udtryk på en eller anden måde.

Det samme gælder vel forholdet vedrørende Solrød-Køge, hvor store økonomiske, planlægningsmæssige og erhvervmæssige interesser vil blive berørt, hvis ikke det understreges, at der er sikkerhed for strækningens gennemførelse i henhold til de trufne beslutninger.

Problemer, der kan opstå undervejs, er forudset løst ved hjælp af et udvalg med 3 medlemmer udpeget af ministeren for offentlige arbejder og 3 medlemmer udpeget af Hovedstadsrådet. Med udsigt til, at der kan opstå problemer, som i afgørende grad har lands- og regional interesse, vil jeg bede ministeren overveje, om dette udvalg ikke bør bestå af politikere fremfor at følge den normale praksis, hvilket vil sige, at det sammensættes af embedsmænd. Som sagt er dette et stort skridt, der tages. Hovedstadsområdet er så specielt i trafik og regional henseende, at det store skridt er berettiget. Hvis der er tale om lands- og regionale konsekvenser af lovforslaget, må det nok erkendes, at de vil være til gavn for fjerntrafikale løsninger. Trods investerings- og driftstilskud til HR bliver det i væsentlig grad