

[Knud Damgaard.]

HRs egen befolkning, der kommer til at betale for den service på et kollektivt trafikgrundlag, man ønsker. Også af den grund finder mit parti aftalerne fornuftige, og vi vil medvirke til en hurtig afklaring i udvalget med det sigte at fremme lovforslagets gennemførelse.

Glensgård (FP):

I fortsættelse af det sidste ærede medlems, hr. Knud Damgaards, bemærkninger skal vi tilsige ministeren en velvillig behandling af lovforslagene nr. L 152 og L 153, og i modsætning til socialdemokratiets ordfører vil vi ikke begære udvalgsbehandling for lovforslagene nr. L 152 og L 153. Det var jo prestigeprojekter, der kom igennem i de glade 1960'ere, og vi kan allerede nu forudse, at vi får et lignende lovforslag fra en kommende regering i begyndelsen af de triste 1980'ere, nemlig lovforslag om ophævelse af lov om anlæg af en Storebæltsbro, idet man må erkende, at det er et lige så stort luftprojekt med de økonomiske forhold, vi har, som de projekter, der er vedtaget i henholdsvis 1967 og 1961.

Derimod begærer vi udvalgsbehandling om lovforslag nr. L 151 om hovedstadsområdets kollektive personbefordring. Det er ikke en sag, der skal hurtig igennem udvalget. Der er en lang række problemer i forbindelse med Hovedstadsrådet og Hovedstadsområdets Trafikskelskab, og i hvert tilfælde bliver der en lang række problemer i forbindelse med DSBs deltagelse i dette arbejde.

Nu skal DSB til at arbejde som entreprenørvognmand, og når vi kender priserne og prisudviklingen for entreprenørvognmænd i almindelighed inden for Hovedstadsområdets Trafikskelskab, må vi se den samme udvikling i øjnene, når DSB skal deltage i dette samarbejde.

Vi er absolut ikke tilhængere af, at DSB nu blot skal kræve sine udgifter dækket, når de kører under en eller anden HT-ordning, og i hvert tilfælde ønsker vi ikke at give ministeren de beføjelser, der er lagt op til i lovforslaget.

Med hensyn til L 151 begærer vi som sagt udvalgsbehandling, og vi kan allerede nu forberede ministeren på, at der vil blive et stort udvalgsarbejde omkring dette lovforslag.

Ivar Hansen (V):

Jeg skal først gøre et par bemærkninger om lovforslag nr. L 151 og sige, at man jo

godt kan være enig i, at det kan være hensigtsmæssigt, at ét organ har ansvaret alene for den kollektive trafik inden for sit område, i dette tilfælde Hovedstadsrådet. Men bliver der tale om det efter dette lovforslag? Det mener jeg nok, at man kan have sine meget store tvivl om. Det vil jo stadig væk være sådan, at staten i høj grad er inde i billedet og dermed sidder med omkring bordet, hvad angår en meget betydelig underskudsinddækning, og så vidt jeg kan se endda på et højere niveau, end det har været tilfældet hidtil. Og hvis man tager den rent administrative del af sagen, så siger ministeren i bemærkningerne, at der ikke vil være tale om nogen fordyrelse på den led. Det har jeg nu nok mine tvivl om.

Det er altså på den ene side Hovedstadsrådet, der rekvirerer de forskellige ydelser og har ansvaret for, hvad der skal ske både på drift og nyanlæg, det er DSB, der skal optræde som entreprenør, og det er staten, der alligevel kommer ind i billedet på den økonomiske side.

Det fremgår af bemærkningerne til lovforslaget, at der bliver tale om en underskudsinddækning, som består dels af en investeringsandel, dels af en driftsandel.

Investeringsandelen er på 175 mill. kr., og når jeg siger, at der bliver tale om en økonomisk inddækning på et højere niveau end hidtil, vil jeg godt have bekræftet fra trafikministerens side, om det er tilfældet. Den inddækning, der skal finde sted på anlægssiden, hvordan forholder den sig til de årlige investeringsrammer, vi har på finansloven med hensyn til DSBs virksomhed i hovedstadsområdet? Så vidt jeg kan skønne, bliver der her tale om et betydelig højere beløb.

Man må sige, at den organisatoriske samkøring, som her skal ske, også giver anledning til en række principielle overvejelser angående underskudsinddækning i det hele taget i forholdet staten og kommunerne imellem i den slags trafikale sager. Kan der ikke, når Hovedstadsområdets Trafikskelskab har det økonomiske ansvar for bussiden, og staten alligevel via DSB skal gå ind i en underskudsinddækning, hvad angår banesiden, blive tale om en række forvriddinger i trafikal henseende? Det har vi en række betænkeligheder over for.

Det fremgår endvidere af bemærkningerne, at det tilskud, som staten skal betale til Hovedstadsrådet, skal reguleres for pris- og løn-