

[Ivar Hansen.]

stigninger, og her henviser ministeren til bloktilskudssystemet og det forslag, indenrigsministeren har fremsat herom. Vi ved jo, at der efter indenrigsministerens opfattelse fremtidig skal tages hensyn til lønniveauet i de enkelte områder, og her vil jeg gerne sige til ministeren, at et sådant reguleringssystem jo ikke virker særlig intensiverende med hensyn til fremtidige muligheder for rationalisering, når der i så høj grad skal tages hensyn til det fremtidige lønniveau som en væsentlig ting.

Jeg vil gerne spørge ministeren, hvor meget vi i fremtiden bliver bundet af dette tilskud. Det fremgår nemlig endvidere af bemærkningerne, jeg citerer, at kompensationsydelsen, der skal anvendes til kollektive trafikformål, vil blive udbetalt over en særlig konto på indenrigsministerens budget på finansloven. Det indebærer, at Hovedstadsrådet frit kan afgøre hvilke kollektive trafikformål kompensationsydelsen skal anvendes til. Og så kommer det vigtige efter min opfattelse: en sådan kontering vil samtidig markere, at tilskuddet ikke senere hen forudsættes beskåret i forbindelse med besparelser på statens trafikudgifter.

Så spørger jeg: betyder det, at vi i en lang årrække er forhindret i at drøfte besparelser på det her nævnte trafikområde for statens vedkommende? Og hvilke konsekvenser vil det kunne få for det øvrige land inden for den regie, vi her drøfter?

Jeg er ikke i tvivl om, at lovforslag nr. L 151, hvis det gennemføres, betyder ganske gode vilkår for Hovedstadsrådet og for HT, men spørgsmålet er, synes jeg nok, i meget høj grad, hvorvidt helhedsbetragtninger i forhold til det øvrige land i tilstrækkelig grad er tilgodeset.

Vi føler os altså langt fra overbevist om, at det, der her foreslås, er en rigtig og hensigtsmæssig løsning, og jeg vil gerne sige til trafikministeren, at vi heller ikke føler os overbevist om, at det ud fra de spørgsmål, der her er rejst, spørgsmål, som utvivlsomt også vil blive rejst fra anden side, vil være muligt at færdigbehandle dette lovforslag i denne samling.

Om de to øvrige lovforslag kunne der nok være anledning til at sige en hel del ting, men skulle vi ikke forbigå det nogenlunde med få ord. Hvad angår lovforslag nr. L 153 er det jo et levn fra en tid, hvor man troede på en betydelig større vækst, end der blev tale om, og ligeledes er der tale om for lovforslag nr. L 152s vedkommende, at der har været et andet

forløb med hensyn til behovene i hovedstadsområdet, og derfor kan jeg sige, at vi for lovforslagene nr. L 152s og L 153s vedkommende kan støtte, at de gennemføres uændret.

Lowzow (KF):

De to sidste lovforslag kan vi også love støtte til uden nogen udvalgsbehandling. Vi synes også, det lyder meget sympatisk, at man vil afhænde de ejendomme, man ligger med nu, og som øjensynlig giver et større underskud. Det må være rigtigt at komme ud af en sådan forretning, når der ikke er noget formål med at ligge med disse ejendomme. Jeg kan ikke lade være med at tænke på debatten mellem ministeren og undertegnede i eftermiddags. Her er altså et af disse tilfælde, hvor vi ser, at man har planlagt forkert, og at udviklingen ikke er gået, som tallene viste. Om det så kan gå den anden vej med de tal, vi talte om i eftermiddags, kan jeg ikke se, men det må vi jo så lade fremtiden afgøre.

Vedrørende forslaget, som jeg betragter som hovedforslaget, om at overføre øget ansvarlighed og dispositionsret til Hovedstadsrådet, så har vi gennemgået det meget nøje og set på, hvad vi kunne gøre ved dette. Vi finder, at vi er kommet meget langt med arbejdet for den kollektive trafik her i København, men at overflytte ansvaret for investeringer og for nyanlæg fra folketings til Hovedstadsrådet, mener vi er at gå for langt. Vi mener også, at det må være noget utilfredsstillende for DSB, at så stor en del af trafikken, som nærbanerne er, udskilles, og at der laves en selvstændig ordning for den.

Jeg ved jo, at DSB altid har ligget ministeren meget på sinde, så jeg vil være glad for at give ministeren tilslutning til i dag, at vi lader disse ting blive under DSB, og så må vi finde en ordning, hvorefter vi sammenarbejder DSBs arbejde inden for hovedstadsområdet med Hovedstadsrådets Trafikselskab, uden at vi lægger den direkte beslutningsproces derover.

Der vil sandsynligvis også vise sig at blive meget store problemer med kombinationen af DSBs drift uden for området. Det kan vi se alene af den måde, som forslaget er formuleret på; der er muligheder for tvister, det kan man se af bemærkningerne om takstproblemer med den trafik, der kommer udefra og går ind i området.

Der er en masse detailspørgsmål, men vi synes i hvert tilfælde, at ansvaret i sidste instans må ligge her i folketingset, og vi mener også,