

[Lowzow.]

at når DSB fortsat skal udføre banetrafikken og baneanlæggene som entreprenør for Hovedstadsrådet, må det naturligvis ikke være sådan, at staten gennem sine personale- og budgetrammer for DSB hindrer disse i at opfylde funktionen som entreprenør for Hovedstadsrådet. Blot en tanke som denne kan give store problemer i forbindelse med ønsket om en fortsat rationaliseringsproces inden for DSB som sådan.

Vi er altså ikke positivt stemt over for forslaget, og vi håber, at vi må kunne finde frem til en anden ordning, hvor målet kan nås, uden at vi totalt afgiver beslutningsprocessen. Vi mener, det er meget store beløb, man opererer med her også. Vi har tilsammen i de to beløb et grundbeløb på 288 mill. kr., som skal reguleres i henhold til udviklingen, som der står. Det vil altså sige, at det ikke er småpenge, vi taler om at lægge over i Hovedstadsrådets regie.

Jeg må sige, at det er en negativ indstilling, vi har til dette, men vi vil gerne have et udvalgsarbejde om det og en gennemgang af, hvad der kan gøres for sagen i udvalget om offentlige arbejder.

Bent Olsen (CD):

Disse lovforslag er en konsekvens af trafikudviklingen i København. Centrum-demokraterne kan gå ind for lovforslagenes principper og kan anbefale lovforslagene til vedtagelse.

Bjørn Poulsen (SF):

Hvad angår lovforslag nr. L 151, er det jo et interessant forslag med adskillige perspektiver i.

Vi er positive over for, at Hovedstadsrådets Trafikselskab overtager driften af DSBs lokaltrafik under HTs område, men ligesom den socialdemokratiske ordfører er jeg lidt i tvivl om netop HTs kompetence i spørgsmålet om nyinvesteringer og nyanlæg. Det er vel nok noget, vi kan få svar på enten her eller i udvalget, og vi vil da medvirke til en positiv behandling i udvalget.

Hvad angår lovforslag nr. L 152 og L 153, drejer de sig om de skønne spildte drømme, som på grund af udviklingen i København desværre i dag er faldet på gulvet. SF vil medvirke positivt til en hurtig gennemgang af disse forslag i udvalget.

Fuglsang (DKP):

Udgangspunktet for disse tre lovforslag om den kollektive trafik er, at det er temmelig afgørende for forholdene i et område med 1¼ million indbyggere og i en tid, hvor næsten alle lægger megen vægt på at øge den kollektive trafik på den individuelle trafiks bekostning. Baggrunden er også en byplan- og befolkningsmæssig udvikling, der i voldsom grad øger afstanden både i km og tid mellem bopæl og arbejdsplads og skole, hvor transporten ikke mindst for den enkelte har en ganske stor økonomisk betydning.

Af de tre forslag omhandler lovforslag nr. L 151, det om hovedstadsområdets kollektive personbefordring, noget, som vi principielt finder rigtigt, en organisatorisk løsning, som vi finder sund og fornuftig, og som vi stort set kan støtte.

Det betyder selvfølgelig ikke, at der ikke her er problemer, som måske nok kan trænge til en nærmere uddybning, og det gælder de tilskudsordninger, som tidligere på aftenen har været nævnt heroppefra. Det gælder også med hensyn til den absolutte størrelse af tilskuddene, som vi ikke finder alt for imponerende, bl. a. af den grund, at de ikke giver noget som helst til udbygning af tunnelbanen. Nu ved vi nok, at dette har sine ganske særlige årsager; ikke desto mindre var det i hvert fald for kommunisternes vedkommende en både rigtig og påkrævet beslutning, da et næsten enstemmigt folketing i 1967 gik ind for bygningen af en sådan tunnelbane. Det fremgår også af den motivering, som den daværende trafikminister gav for beslutningen, nemlig, som han sagde, en stigende motorisering, en udvikling, som han forudsagde stadig ville gå fremad. Han forudsagde, at i takt hermed ville trafikvanskelighederne stige. Det gjorde det nødvendigt at aflaste gadenettet. Og han sagde:

»Det kan kun ske ved at lægge trafikken under jorden. Det har andre storbyer måttet gøre, og Københavns kommune kommer næppe uden om det. Vi kan ikke blive ved med at undgå det.«

Og det mener vi kommunister stadig væk, at man ikke kan. Vi mener, at der ikke bør gå en menneskealder, inden man kommer videre, sådan som det f. eks. skete med Hanstholm havn, fra man dér tog den første beslutning, til man indviede den. Vi mener ikke, at der bør gå så lang tid, fordi hvert års udskydelse