

[Niels Helveg Petersen.]

mere logisk at lægge ansvaret for kollektiv trafik og for den koordinering, der skulle ske, ikke i trafikrådet, men direkte under Hovedstadsrådet, som ganske vist er indirekte valgt, men dog repræsenterer borgerne i området.

Man må vel sige til ministeren, at det forslag, der her præsenteres, jo svarer til, hvad der var ønsket i 1974, hvad der var sigtet med hovedstadsreformen i 1974, og hvad hovedstadsreformen i 1974 skulle videreføres med.

Der er i forslaget både et trafikalt, et planlægningsmæssigt og et økonomisk sigte.

Hvis vi ser på det trafikale først, så vil koordineringen af bane- og busdrift give store muligheder for at tilrettelægge en fornuftig takstpolitik, udforme køreplaner, som er hensigtsmæssige, og fastlægge en fornuftig servicestandard.

Jeg synes også, man må have lov til at pege på, at den koordinering, der allerede er sket for bustransportens vedkommende igennem HT, jo har vist, at der ved en sådan bedre koordinering af takstpolitik, af køreplaner og servicestandard kan opnås ganske overordentlig gode resultater for den kollektive trafik. Det, man gør her, er sådan set at skubbe grænsepælene et stykke længere ud og også sikre den nødvendige koordinering mellem bus og bane.

Der er desuden et vigtigt planlægningsmæssigt hensyn. For den fysiske planlægning i hovedstadsområdet er det selvsagt af stor betydning, at hele den kollektive trafik kan udvikle sig på en koordineret måde og i overensstemmelse med de planer, der lægges for den fysiske planlægning. Her er det jo sådan, at Hovedstadsrådet er ansvarlig for den fysiske planlægning og nu også bliver fuldt ansvarlig for den kollektive trafik, og det anser jeg for at være en afgørende forudsætning for, at den fysiske og den trafikale planlægning virkelig kan komme til at hænge sammen.

Endelig er der så de økonomiske sider af sagen. Det, der sker her, er sådan set udtryk for et godt princip, som i øvrigt er lagt til grund ved arbejdet med byrdefordelingsspørgsmålene. Man giver brugerne, de direkte ansvarlige, dem, der træffer beslutningerne, en form for bloktilskud og overlader derefter til brugerne selv at anvende pengene på den måde, der er mest hensigtsmæssig. Dette er en logisk videreførelse af den byrdefordelingsreform, der i øvrigt ligger i kommunalarbejdet.

Jeg har nok hørt, at der var flere ordførere, bl. a. hr. Ivar Hansen og hr. Lowzow, som var betænkelige ved, at staten skulle give afkald på et styringsmiddel og på en indflydelse i hovedstadsområdet. Det er en betænkelighed, jeg ikke deler, og jeg deler den slet ikke, hvis vi diskuterer økonomien i det. Hvis ikke der sker denne koordinering af bane- og busdrift, så er jeg bange for, at det økonomiske ansvar, som staten pådrager sig i kraft af en ringere trafikudnyttelse, dårligere planlægning og stigende underskud på DSBs nærtrafik, vil stille øgede krav til staten. Den eneste mulighed for at undgå det er at sikre den størst mulige koordinering og planlægning af den samlede kollektive trafik.

Jeg tror, at dette forslag vil medvirke til en styrkelse af den kollektive trafik i hovedstadsområdet, vel at mærke med fastholden af et klart økonomisk ansvar hos dem, som skal træffe beslutningerne, og som skal bruge trafiknettet i det daglige.

De to andre forslag skal jeg ikke bruge mange ord på. For så vidt angår afskaffelsen, eller skal vi sige den endelige sløjfning af projektet om en Citybane, er det noget, som mit parti har ønsket. Vi har stemt imod Citybanen, og Citybanen følger sig nu til andre store, glørværdige, stort tænkte, men vanskeligt gennemførlige trafikprojekter som Saltholm og Søringen. Det er med stor fornøjelse, at jeg på mit partis vegne bidrager til at begrave Citybanen endeligt i dag.

Lis Starcke (DR):

Jeg vil så til gengæld begynde med de to forslag nr. L 152 og L 153, som retsforbundet kan stemme for. Vi gør dog opmærksom på det ene store problem, at forbindelsen imellem Amager og Sjælland ikke er god nok. Man kan jo ad anden vej få ordnet de ting, ansvaret vil jo være lagt over på Hovedstadsrådet. Nu er man forhåbentlig opmærksom på de dele.

Med hensyn til lovforslag nr. L 151 mener vi også, at det er et meget stort forslag og ser gerne, at det bliver behandlet i udvalg.

I lovforslagets §§ 1 og 4 deles banenettet op i to afdelinger. For det første er der den strækning, som udelukkende afvikler nærtrafikken, trafikken inden for hovedstadsområdet, og der er sådan set ikke nogen problemer, fordi Hovedstadsrådet får indtægterne og også afholder alle omkostningerne.