

[Lis Starcke.]

Men med hensyn til § 4, de strækninger, hvor der også afvikles trafik ud over hovedstadsområdet, det, vi kunne kalde fjerntrafikken, København-Helsingør, København-Roskilde og strækningerne fra Roskilde til Hvalsø, Borup og Tureby over Køge, er forholdet et noget andet, idet Hovedstadsrådet ifølge lovforslaget skal godtgøre DSB deres indtægtstab for den persontrafik, som ad disse strækninger kun foregår inden for hovedstadsområdet. Der vil jeg lige spørge om en ting. Dette indtægtstab skal i henhold til bemærkningerne reguleres i forhold til DSBs almindelige takstpolitik, altså uanset hvilken takstpolitik Hovedstadsrådet måtte føre, men det fremgår ikke af lovtæksten. Det står kun i bemærkningerne. Burde det ikke principielt enten forekomme i lovtæksten eller i alle tilfælde fastlægges i den overenskomst, som man bemyndiger ministeren til at lave med Hovedstadsrådet, hvor man altså afgør forholdet mellem Hovedstadsrådet og DSB? Jeg synes, det i hvert fald bør nedfældes ét af de to steder.

Så vil jeg gerne spørge om en anden ting, og det har venstres repræsentant været inde på, nemlig investeringsandelen på de 175 mill. kr. ud af det årlige statstilskud på de 288 mill. kr. som grundbeløb til Hovedstadsrådet. Kan det ikke medføre en overkompensation til Hovedstadsrådet? Ifølge Plan 90 har DSB planlagt at nedtrappe investeringerne i S-banerne i løbet af 1980'erne, da S-banenettet så vil være udbygget til Køge, til Høje-Tåstrup og eventuelt til Måløv. Hvis derfor de 175 mill. kr. er beregnet på basis af investeringsbeløbene i S-banenettet i 1970'erne, hvor investeringsbeløbene var store på grund af bygningen af Køgebugtbanen, udbygningen af Hareskovbanen, stort S-togsværksted i Tåstrup m. m., så er vi fra retsforbundets side bange for, at en for stor investeringsandel i hovedstadsområdet eventuelt vil komme til at gå ud over baneudbygningen i det øvrige land. Også af den grund vil vi gerne have en udvalgsbehandling.

Ministeren for offentlige arbejder (Kjeld Olesen):

Jeg er i den situation, at jeg kan bringe en hjertelig tak for en fantastisk tilslutning fra praktisk taget samtlige ordførere i tinget, i hvert fald når det drejer sig om de to lovforslag, der går ud på at nedlægge københavnske tunnelbaner.

Når det gælder forslaget om sammenlægninger af bane og vej i hovedstadsområdet, fremgår det jo af debatten, at der har været forskellige opfattelser af tingene. I hvert fald har der været rejst en hel del tvivl om forskellige sider af dette forslag og også om principperne bag forslaget.

Jeg synes faktisk ikke, det kunne siges bedre end den måde, hvorpå ordføreren for det radikale venstre fremlagde tingene. Han understregede, at dette var det, der var sigtet med det, vi havde fremme i 1974, at der her er tale om et endeligt skridt hen imod en fuld koordinering af den samlede kollektive trafik inden for hovedstadsområdet. Jeg synes også, at ordføreren på en udmærket måde fremhævede de fordele, der er forbundet hermed.

Der har været stillet forskellige spørgsmål vedrørende den økonomiske side. Her vil jeg bare som et samlet svar på flere spørgsmål sige, at det, der er anført i lovforslaget med de 288 mill. kr., hvoraf en del angår investeringer og en anden del driften, er det udgangspunkt, man starter fra, men at princippet i øvrigt er, at brugeren betaler.

Hr. Lowzow mente, at man fra statens side ligesom lod det løbe for meget ud af kontrol. Vi diskuterer jo ofte problemet om lokalt selvstyre. Vi diskuterer ofte det princip, som mange hæger om, at økonomisk ansvar også skal følge med en medbestemmelse eller bestemmelse om tingene. Det synes jeg i og for sig er et princip, der er meget godt nedlagt i dette forslag. Hvis man i hovedstadsområdet ønsker at investere yderligere, skal man selv betale. Hvis man ønsker at fastlægge en takstpolitik, der er lavere i niveau end det øvrige lands, ja, så må man selv betale udgifterne hertil. Det er derfor jeg finder, at det er meget væsentligt at understrege den sammenhæng, der er imellem dette princip og den bestemmelse og det ansvar, man ifølge lovforslaget overgiver til Hovedstadsrådet.

Det er rigtigt, som hr. Lowzow var inde på, at der naturligvis dels kan være nogle overgangsvanskeligheder, dels kan være den vanskelighed, der består i, at der ikke kan undgå at blive en sammenblanding af nærtrafikken og DSBs langtrafik. Jeg mener imidlertid, at det er problemer, der er til at overvinde. Lad der så være en indkøringsfase, men jeg er helt overbevist om, at det vil kunne lægges til rette således, at det kan fungere på en udmærket og praktisk måde.