

[Ministeren for offentlige arbejder]

Dertil kommer, at udvidelser af de faste anlæg nu for alvor trænger sig på som en konsekvens af den øgede trafik. Der kan således blive tale om en fremrykning af de planlagte sporudvidelser på strækningen Lejre-Holbæk, og det samme gælder strækningen Høje-Tåstrup-Roskilde. Det vil i forbindelse med de forestående overvejelser om beskæftigelsesplanerne blive afklaret, i hvor stort omfang der er økonomisk mulighed for at tilgodese disse behov.

Nu er det heldigvis ikke ekstraordinære bevillinger, der skal klare alle problemerne. Der vil inden for DSBs samlede anlægsramme løbende være mulighed for kapacitetsforbedringer og moderniseringer. Dette gælder naturligvis først og fremmest elektrificeringen, der vil indebære ganske betydelige fordele i både trafik og energimæssig henseende. Desværre kan et så stort projekt ikke realiseres på få år, men vi vil da allerede ved åbningen af den første strækning, København-Helsingør, i 1985, hvis det går som planlagt, begynde at kunne se resultater. Jeg kan dertil føje, at en fremrykning af elprojektet også indgår i beskæftigelsesplanovervejelserne.

Også andre nyskabelser inden for DSB vil se dagens lys i de kommende år. Jeg kan her nævne, at de jyske sidebaner, som endnu betjenes af gammelt materiel, samt lyntogene vil få nyt materiel inden for de næste 5 år, ligesom 20 diesellokomotiver af typen ME vil blive leveret inden overgangen til eldrift.

Selv om privatbanerne udfører en mindre del af den samlede banetrafik, udgør de dog i de områder, hvor de findes, et væsentligt element i kollektivtrafikken. For så vidt angår finansieringen af investeringsforanstaltninger på privatbanerne er statens andel i henhold til lovgivningen fastsat til 75 pct. af udgifterne, mens de i den enkelte bane interesserede kommuner udreder de resterende 25 pct. Finanslovbevillingen til dækning af statens andel blev i 1978 stærkt forøget i en erkendelse af de store moderniseringsbehov, der trængte sig på, og er for 1981 på 38 mill. kr. Til trods for denne forhøjelse dækker bevillingen ikke privatbanernes investeringsbehov. Der er hidtil givet størst prioritet til sporfornyetelser, der har været nødvendige for blot at holde kørslen i gang.

På beskæftigelsesplanen for indeværende år blev der afsat 60 mill. kr. med et afløb i

1982 på 25 mill. kr. til anskaffelse af rullende materiel til privatbanerne. De midler, der er stillet til rådighed, kan imidlertid ikke opfylde de behov, som blev opgjort af privatbaneudvalget allerede i 1978, idet midlerne kun muliggjorde anskaffelse af 15 togsæt.

Privatbaneudvalget har i januar måned i år ajourført vurderingen af behovet for særlige anskaffelser af rullende materiel til privatbanerne. Denne vurdering viser et umiddelbart behov for 16 togsæt til et beløb af ca. 120 mill. kr. Det vil indgå i regeringens overvejelser om beskæftigelsesplanerne for 1982 og 1983 at afsætte beløb til fremskyndelse af den fornødne materielanskaffelse.

Jeg skal herefter vende mig mod det regionale niveau og her starte med den specielle ordning, der er etableret i hovedstadsområdet. Det er jo ikke nogen ringe del af den samlede kollektive trafik, der udføres her. Loven herom blev vedtaget i 1977 og har som konsekvens, at det fulde politiske og økonomiske ansvar for lokal og regional bustrafik samt for de lokale banestrækninger – det vil sige S-banerne og dieselstrækningerne Ballerup-Frederikssund og Hillerød-Helsingør – påhviler hovedstadsrådet. Hertil kommer, at hovedstadsrådet har adgang til at udøve indflydelse på takst- og billetteringssystem samt driftsomfang på de øvrige banestrækninger i området mod at afholde de hermed forbundne merudgifter og indtægtsstab.

Af hensyn til opretholdelsen af den byrdefordelmæssige neutralitet mellem staten og hovedstadsrådet blev der fastsat en årligt reguleret kompensationsydelse, som skulle modsvare statens nettobesparelse ved opgaveomlægningen. Resultatet i hovedstadsområdet er velkendt, og ingen vil antagelig bestride, at det fælles takstsystem for bane og bus, som loven gav mulighed for, byder på betydelige fordele for brugerne.

Problemerne for HT er sikkert ligeledes velkendte. Hovedstadsrådet kan med det nuværende takstniveau imødesee et voksende underskud i forbindelse med den kollektive trafik. Problemerne i hovedstadsområdet er dog næppe heller uden sammenhæng med det meget lave takstniveau, hovedstadsrådet har lagt sig på fra starten, og vanskelighederne ved løbende at få det reguleret.

De førnævnte økonomiske vanskeligheder prægede hovedstadsrådets budgetlægning for