

[Ministeren for offentlige arbejder]

indeværende år og gav anledning til forhandlinger mellem regeringen og hovedstadsrådet. De resulterede bl.a. i, at regeringen gav hovedstadsrådet adgang til at optage udenlandske lån på op til 100 mill. kr. til finansiering af faste anlæg for den kollektive trafik.

Endvidere blev det besluttet at nedsætte et udvalg med deltagelse af hovedstadsrådet, især med det formål at undersøge, om der under indtryk af udviklingen siden lovens vedtagelse er sket en forrykkelse i forhold til den tilsigtede fordeling af byrderne mellem staten og hovedstadsrådet. Dette udvalg har netop afgivet betænkning, og det fremgår heraf, at den hidtil ydede driftskompensation til de lokale statsbanestrækninger rimeligt nøjagtigt har modsvaret det driftsunderskud, staten måtte have påregnet at afholde, såfremt opgavefordelingen ikke var blevet ændret.

På investeringssiden tyder beregningerne derimod på, at den givne kompensation ikke ville have modsvaret statens udgifter, såfremt denne uden udsættelser skulle have realiseret det anlægsprogram, der lå til grund for fastsættelsen af kompensationsbeløbet. Der kan forudses en investeringspukkel i de næste 5 år som følge af, at S-baneforlængelserne fortsat kræver afsættelse af betydelige årlige beløb, hvortil kommer, at den store tilvækst i passagemængden har affødt behov for øgede investeringer i rullende materiel.

Hovedstadsrådet har anmodet regeringen om forhandlinger om disse spørgsmål. Fra regeringens side vil der ved disse forhandlinger blive taget udgangspunkt i den specielle ordning, der findes i hovedstadsområdet, for de lokale statsbanestrækninger.

Hovedstadsordningen, hvis første etape, dannelsen af HT, iværksattes i 1973, skabte politisk stemning for, at der måtte tilvejebringes muligheder for at etablere ordninger for resten af landet, hvorved tilsvarende fordele kunne opnås. Resultatet blev vedtagelsen af kollektivtrafikloven for resten af landet. Dette lovgrundlag er på en række områder afvigende fra loven, der gælder her i hovedstadsområdet. Der er således ikke umiddelbart tale om, at DSB som jernbanevirksomhed optræder i entreprenørrollen uden for hovedstadsområdet, og dermed er der heller ikke tale om nogen egentlig opgaveomlægning mellem staten og de amtskommunale myndigheder.

Loven pålægger amtsrådene at forestå en samlet planlægning af den kollektive trafik i samarbejde med kommunerne og udøverne i området. Samtidig skaber loven mulighed for etablering af fælleskommunale trafikvirksomheder med ansvar for den samlede kollektive rutekørsel. Endelig giver loven amtsrådene eller den fælleskommunale trafikvirksomhed adgang til at øve indflydelse på banernes drift og takstsystem mod betaling af de hermed forbundne meromkostninger og indtægtstab. Der er med andre ord skabt mulighed for, at en fuldstændig samordning kan finde sted, men det er helt overladt til de lokale myndigheder at afgøre, i hvilket omfang det skal ske.

Jeg kan i den forbindelse nævne, at man på nuværende tidspunkt har oprettet fælleskommunale trafikvirksomheder i 4 amter, men at der hidtil ikke er tilgået DSB anmodninger fra nogen amtskommune om takstfællesskab eller forøget jernbanebetjening.

Ufrugtbar priskonkurrence mellem bus- og banetrafikken, der er subsidieret af hver sin offentlige kasse, er ikke ønskelig. En sådan konkurrence vil have tendens til at skabe forvriddninger i efterspørgslen efter de forskellige trafiktilbud. Derfor bør man være opmærksom på mulighederne for takst- og billetteringssamarbejde, og jeg er af den opfattelse, at det vil være muligt at opnå aftaler om takstsamarbejde, som er tilfredsstillende for begge parter.

På bustrafikkens områder er der utvivlsomt sket meget store fremskridt de steder, hvor ordningerne er trådt i kraft. Driften er blevet intensiveret. Skolebusserne er, som det også var hensigten med busloven fra 1978, i en række tilfælde blevet åbnet for offentligheden, og et fælles zonetakstsystem gælder for hele amter. Endelig er især de lange rejser og abonnementskortene blevet væsentligt billigere. Alle disse forbedringer har medvirket til meget betydelige stigninger i passagemængden.

Sammenfattende vil jeg gerne slå fast, at det fortsat er regeringens ønske at styrke den kollektive trafik. Der er imidlertid på det seneste sket en forøgelse af tilgangen til den kollektive trafik af en størrelse, som vel nok de færreste ville have forventet for blot et par år siden. Denne ændring har naturligt nok medført problemer for den kollektive trafik.