

[Arne Melchior]

skulle der altså gives grønt lys for i en periode at gå ned i kvaliteten af de handicapkørselsordninger, der eksisterer i dag. Det var det, jeg tillod mig at undre mig over, og hr. Dohrmann har ikke givet nogen forklaring på det og kan jo givetvis heller ikke give nogen fornuftig forklaring på den ting.

#### Trafikministeren (Knud Østergaard):

Vedtagelsen af indenrigsministerens lovforslag om ophævelse af lov om Hovedstadsrådet indebærer, at det nødvendigvis skal fastlægges, hvorledes den kollektive persontrafik i hovedstadsområdet skal organiseres.

Der er bred enighed om, at den kollektive persontrafik skal effektiviseres og forenkles, hvorved der kan opnås en styrkelse heraf, men trods en langvarig og grundig udvalgsbehandling har det ikke været muligt at nå til samme brede enighed om de principielle spørgsmål, der blev rejst under forslaget førstebehandling. Det gælder forslaget om adskillelse af bus- og togdriften, som erfaringerne ellers taler klart for. Hovedstadsrådet har aldrig villet anerkende, at der med den årlige statskompensation efter gældende lov var gjort op med statens forpligtelse vedrørende S-togene. Det kom senest klart til udtryk i Udvalget om Hovedstadsrådets Trafik, hvor der blev rejst krav om statsligt tilskud til de kommende investeringer.

Hovedstadsrådet har ikke i alle årene brugt den statslige anlægskompensation fuldt ud til S-togstrafikken, hvilket har været muligt efter de gældende regler. Dette har medvirket til et investeringsefterslæb på S-togsområdet, som staten nu har ansvaret for. Den statslige kompensation blev i sin tid fastlagt for at gøre overførsel af S-togene til Hovedstadsrådet udgiftsmæssigt neutral. Ved tilbageførelsen af S-togene til staten skal kompensationen derfor naturligvis fuldt ud følge med, sådan at disse midler kan bruges til S-togene, og de kommunale budgetter vil blive lettet for de kommende års betydelige investeringsbyrder.

Adskillelsen af bus- og togsiden vil ikke medføre ændringer for passagererne, idet det fælles takst- og billetteringssystem vil blive opretholdt, så der fortsat er uændret adgang til fri omstigning mellem tog og bus. Den giver derimod mulighed for en mere effektiv ledelse af S-togsdriften, den unødvendige detailstyring og dobbeltadministration bortfalder, og hver

part får et incitament til at skaffe sig passagerer som følge af den foreslåede ordning om indeksfordeling.

Den foreslåede bestyrelsesmodel er ligeledes blevet kritiseret, men som min forgænger tilkendegav under førstebehandlingen, er det vigtigt at give selskabet en mere moderne og effektiv ledelse, hvilket ikke kan opnås, hvis Hovedstadsrådets nuværende ledelse erstattes af et nyt talstærkt kommunalt råd. Den demokratiske indflydelse på selskabet er sikret ved, at medlemmerne er udpeget af og repræsenterer demokratisk valgte organer. Et større antal repræsentanter for hvert råd, som hr. Arne Melchior var inde på, vil ikke i sig selv gøre selskabets ledelse mere demokratisk, idet de alle vil kunne bindes af rådernes beslutninger i budgetspørgsmål.

At lade de kommunale råds indflydelse i bestyrelsen være afhængig af deres økonomiske forpligtelser er et interessant synspunkt, men jeg mener ikke, det er velovervejeth i en debat om demokrati. Resultatet ville blive en åbenbar ulighed mellem de enkelte råd i regionen, idet Københavns Amt og Københavns Kommune i givet fald ville få absolut flertal og dermed kunne sætte resten af regionen uden for indflydelse. Forslaget indebærer derimod en afbalanceret repræsentation, og jeg forventer, at bestyrelsen vil samarbejde om bedst mulig trafikbetjening. Det er ligeledes denne målsætning, der vil være grundlaget for samarbejdet mellem virksomhederne om trafikplanlægning, så der ikke bliver behov for, at den siddende trafikminister skal træffe afgørelse herom. Banerne vil udgøre grundstammen i den kollektive trafik, og busserne får en væsentlig opgave med at befordre publikum til togene.

Forslaget om, at en del af buskørslen løbende skal udbydes offentligt, er et væsentligt nyt element i ordningen, som i overensstemmelse med regeringens politik vil medføre større privat deltagelse i denne kørsel end i dag. Min forgænger redegjorde under førstebehandlingen udførligt for bestemmelsens formål og indhold. Den vil lægge et pres på selskabets ledelse for at få hævet mængden af den private kørsel, og udbudet vil bidrage til en bedre økonomisk drift af selskabet. Erfaringerne fra Sverige, hvor der flere steder har været foretaget offentligt udbud af buskørslen, viser, at der kan opnås omkostningsreduktioner, og der er ingen tvivl