

Forslag til folketingsbeslutning om oprettelse af et planlægningsråd m.v. samt om kommunal og amtskommunal udligning i hovedstadsområdet.

Fremsat den 28. november 1972 af *Poul Schlüter, Stehr Johansen, Juul-Madsen, Ninn-Hansen, Stetter og H. C. Toft.*

Folketinget opfordrer regeringen til at udarbejde og fremsætte forslag til lov om en ny ordning af hovedstadsområdets forhold efter nedennævnte hovedretningslinier:

A) Der oprettes et planlægningsråd for hovedstadsområdet (Roskilde amt, Frederiksborg amt, Københavns amt, Frederiksberg kommune og Københavns kommune). Rådet består af 15 medlemmer. De fem deltagende kommuneenheder vælger hver 3 medlemmer af deres midte efter forholdstalsvalgmetoden.

Medlemmerne af rådet tildeles en stemmeret, der afpasses under et vist hensyn til det samlede vælgertal i det område, de repræsenterer.

Valgperioden er den samme som ved amtsrådsvalg.

Planlægningsrådets arbejdsområde omfatter følgende:

1. Regionplanlægning (hovedlinier for arealanvendelsen og tidsfølgen for arealanvendelsen).
2. Planlægning af de overordnede vejnet.
3. Planlægning af sygehusvæsenet.

Rådet kan nedsætte sagkyndige teknikerudvalg, der består af de fem kommuneenheders udvalgsformænd (for Københavns kommunes vedkommende pågældende borgmestre) og disses forvaltningschefer som bisiddere.

Egnsplanudvalgets nuværende personale overføres til planlægningsrådet.

Forinden vigtigere beslutninger som f. eks. vedtagelse af regionplaner træffes i planlægningsrådet, skal det pågældende forslag have været optaget på dagsordenen til forhandling i de fem kommunale enheder.

Vigtigere forslag sendes til skriftlig høring hos alle berørte primærkommuner.

Repræsentanter for kommuner, der er særlig berørt af stillede forslag, har møde- og taleret i planlægningsrådet.

B) Der oprettes et interessentskab for kollektiv trafik. Selskabet ledes af en bestyrelse på 15 medlemmer valgt efter samme regler som gældende for planlægningsrådet.

Selskabets arbejdsområde er samlet planlægning af den kollektive trafik i hele hovedstadsområdet samt gennemførelse af en koordination af trafikdriften i området.

Selskabet har til opgave efterhånden at overtage offentligt ejede buslinier samt S- og T-baner i området. Driften af banerne kan dog varetages af statsbanerne. Der tages ved fordelingen af udgifterne ved selskabets drift i de første år et særligt hensyn til fjernere dele af hovedstadsområdet, afstemt efter disses begrænsede interesse i udviklingen af den mere interne københavnske bytrafik.

C) Der oprettes et interessentskab for hovedkloakering, rensningsanlæg og vandindvinding. Selskabet ledes af en bestyrelse på 15 medlemmer valgt efter samme regler som gældende for planlægningsrådet.

Selskabets arbejdsområde er samlet planlægning for rensning og afledning i hele hovedstadsområdet. Kommunerne i området skal respektere den samlede planlægning, og kommunale kloakplaner skal godkendes af selskabet.

Selskabets arbejdsområde er tillige den samlede planlægning af hele områdets vand-

forsyning og oprettelsen af de fornødne indvindingsanlæg.

Udnyttelsesretten til alle vandforekomster i området overføres til selskabet. Tilsvarende gælder vandindvindingsrettigheder uden for området, som nu er tillagt kommuner, der deltager i selskabet.

Selskabet skal kunne overtage eksisterende indvindingsanlæg efter nærmere regler, der fastsættes ved lov.

Selskabet er ansvarligt for, at der foretages en detaljeret kortlægning af forureningens nuværende omfang i hele området.

D) De midler, der er nødvendige til finansieringen af ovennævnte fællesopga-

ver, udskrives som bidrag på de fem deltagende kommuneenheder. Sådan udskrivning af bidrag skal godkendes af planlægningsrådet.

Dersom udskrivning over et vist minimum måtte blive nødvendig, skal indenrigsministerens tiltrædelse indhentes.

E) Der gennemføres en udligning på 40 pct. for amter og kommuner inden for hovedstadsområdet. Udligningen sker både på grundlag af kommunernes og amternes skatteindkomstgrundlag og på grundlag af deres udgiftsbehov efter objektive kriterier.

Bemærkninger til forslaget.

På en række områder er der for længst etableret samarbejdsorganer inden for hovedstadsområdet. Disse organer har kunnet varetage forskellige praktiske fællesopgaver på frivilligt grundlag. De har imidlertid ikke haft kompetence til at fastlægge bindende beslutninger, som de enkelte amter og kommuner var forpligtet til at følge.

Der er efter det konservative folkepartis opfattelse nu brug for at etablere en sammenhængende hovedstadsordning, der er egnet over for de store udviklingsopgaver, der foreligger i hovedstadsregionen i fremtiden. Der er et klart behov for at gennemføre et samarbejde om åbenbare fællesopgaver, der kræver løsninger på tværs af eksisterende amts- og kommunegrænser.

Det konservative folkeparti foreslår en løsning efter den linie, at man henlægger fællesopgaverne til tre nye organer: et planlægningsråd, et interessentskab for kollektiv trafik og et interessentskab for hovedkloakering, rensningsanlæg og vandindvinding.

Deltagerne i disse tre nye organer skal være Frederiksborg amt, Roskilde amt, Københavns amt, Frederiksberg kommune og Københavns kommune. De nye organer skal oprettes i henhold til en eller flere love, der må vedtages af folketinget.

Det er foreslået, at planlægningsrådet såvel som interessentskabernes bestyrelser får et forholdsvis begrænset medlemsstal. Hensigten hermed er at understrege, at disse organer skal være handlekraftige og effektive. Gennem forslaget om, at forslag skal være genstand for forhandling i de enkelte amtsråd og kommunalbestyrelser, forinden der træffes beslutninger af planlægningsrådet, er tilsikret, at

en almindelig, bredere parlamentarisk debat kan finde sted. Beslutningerne skal dog træffes af de tre organer alene.

Planlægningsrådets møder bør principielt være offentlige. Sager kan dog forhandles på lukket møde efter almindelige kommunale regler.

Interessentskabsformen for de tekniske aktiviteter, som efter forslaget gøres til fællesopgaver, vil kunne inspirere til en forretningspræget og praktisk ledelse ligesom den muliggør at man undlader at ansætte det nødvendige personale på tjenestemandsvilkår.

Planlægningsrådets opgave bliver at foretage en samlet, langsigtet og fortløbende fysisk planlægning af hovedstadsområdets udvikling. Regionplanen skal alene indeholde hovedtræk, medens detailplaner for de enkelte områder som hidtil udarbejdes af kommunerne. Igennem tilrettelæggelse af den samlede plan for hele området tilvejebringes et sikrere grundlag for de enkelte kommuners detailplanlægning både fysisk og økonomisk. Kommunerne skal være pligtige at respektere regionplanens indhold.

Med hensyn til det overordnede vejnet må det være planlægningsrådets opgave at udarbejde en samlet fastsættelse af linieføringen inden for hele området. Rådet skal over for staten kunne udtale sig om planlægningen af statsvejstrækninger inden for området, således at bedst mulig koordination opnås.

På sygehusområdet skal det fortsat være de enkelte amter og kommuner, der står både for anlæg og drift. Der er ikke fordele forbundet med at samle

administrationen af samtlige sygehuse under ét sygehusudvalg, hvis opgaver ville blive ganske uoverskuelige. Derimod skal der foretages en fælles sygehusplanlægning, så det sikres, at tidsfølgen for opførelsen af de enkelte sygehuse passer for det samlede behov. Dette er ikke mindst vigtigt med henblik på oprettelse af kostbare specialafdelinger.

Interessentskabet for kollektiv trafik skal tilrettelægge en fælles trafikpolitik for hele området og forestå en udbygning af den kollektive trafik.

De private busruter må samordnes med de offentligt ejede ruter.

Med hensyn til investeringer forudsættes, at staten fortsat deltager med tilskud til S- og T-baneanlæg, således som man også forventer ifølge trafikministeriets bidrag til perspektivplanen. Anskaffelse af busser m. v. bør derimod finansieres af de fem kommuneenheder alene.

Interessentskabet for hovedkloakering, rensningsanlæg og vandindvinding har bl. a. sin forudsætning i, at grænserne for de naturlige afstrømningsområder ikke følger områdets kommuneinddeling. Det er derfor nødvendigt, at overordnede kloakledninger og rensningsanlæg planlægges i fællesskab. Dertil kommer, at opførelse af nye anlæg i visse kommuner kan være nærmest forgæves, hvis andre kommuner misrøgter deres forpligtelse til nødvendig spildevandsrensning og afledning.

Anlæg og drift af hovedkloakker må fortrinsvis betales af de enkelte spildevandsproducenter.

Byudviklingen nu og i fremtiden sker især på områder, hvis vandforekomster er reserveret for den ældre del af hovedstadsbebyggelsen. Der er for længst etableret et samarbejde mellem gamle og nye kommuner i området om vandforsyningen, men det forekommer alligevel naturligt, at vandforsyning fremtidigt bliver en direkte fællesopgave.

Distribution af vand til forbrugerne bør fortsat varetages af de enkelte kommuner. Udgifterne ved områdets vandforsyning bør i princippet dækkes af forbrugernes betaling. Dersom investeringsopgaver ikke kan betales øjeblikkeligt over driften må der kunne optages de fornødne lån.

I den øvrige del af landet er en økonomisk udligning gennemført i det omfang tidligere selvstændige primærkommuner og amter er lagt sammen til større enheder. Hertil kommer virkningen af byrdefordelingslovene. Da der forudsættes opretholdt selvstændige kommuner og amter inden for hovedstadsområdet med forskelligt serviceniveau og forskellig udgiftspolitik, alt efter disse kommuners egen politiske bestemmelse, ville en fuldstændig udligning i hovedstadsområdet være urigtig. Den ville i øvrigt medføre risiko for en enorm opsvulmning af disse kommuners og amters udgiftsniveau. Det følger af, at regningen ved fuld udligning betales af samtlige områdets beboere og ikke af beboerne i hver kommune for sig. En begrænset udligning både under hensyn til amternes og kommunernes skatteindkomstgrundlag og deres udgiftsbehov efter objektive kriterier er imidlertid påkrævet.

Udligningsgraden må nødvendigvis hvile på et skøn. En udligning på 40 pct. både for amter og kommuner forekommer rimelig. Herved skal erindres, at der desuden kan blive tale om en særlig lånestøtte efter beslutning af planlægningsrådet til udviklingskommuner, der ifølge den samlede regionplan forventes byudviklet i et hurtigere tempo end økonomisk muligt ud fra de pågældende kommuners egne finansielle forudsætninger. I øvrigt følger en yderligere udligning af, at kollektiv trafik og vandindvinding samt hovedkloakering og rensningsanlæg efter forslaget samles under fællesejede og fællesfinansierede interessentskaber.