

[Arne Larsen.]

har og sikkert i mange, mange år fremover vil have et ganske overvældende trafikproblem i Københavns indre bydele?

Hvorvidt Cityanlægget skal bringes til udførelse i hele sin udstrækning, vil jeg ikke i dag tage stilling til, men jeg ser klart, at der er problemer, også i forbindelse f. eks. med trafikafviklingen til Amager. Vi har nogle broer, som tilsyneladende før eller senere ikke kan klare kapaciteten. Vi skal på en eller anden måde have løst trafikproblemet både for Amager og City, og jeg tror, det er nødvendigt, at vi stadig væk får vort S- og tunnelbaneanlæg videre udbygget i København.

(Kort bemærkning).

**Guldberg:** Jeg kunne have lyst til at sige til hr. Skovmand, at hans lovsang for busser bringer i erindring, hvordan det egentlig er gået. Først havde man sporvogne, der kørte på skinner i gaderne; de fyldte så meget, at man ikke kunne få plads til bilerne, og så syntes man, det var rart at komme af med dem til fordel for busser, for de kunne køre ind imellem de andre biler. Så satte man busserne ind — de larmer lidt mere, og de oser også lidt mere end sporvogne — og rev skinnerne op, og derefter fandt man ud af, at man skulle bruge den samme plads på gaderne til busserne, for at de kunne komme frem. Det er altså udviklingen for bustrafikken.

Uanset hvad hr. Skovmand i øvrigt mener, tror jeg nok, det bliver noget vanskeligt for ham at forklare, hvordan man kan forestille sig udbygningen af et kollektivt trafiknet i København, uden at det er et, der står i forbindelse med S-banenettet over længere afstande, og uden at man får hægtet væsentlige dele, først og fremmest Amager, på. Hvordan det skulle gøres på nogen anden fornuftig måde end gennem S-togsforbindelsens udbygning, det kan jeg altså ikke forstå.

(Kort bemærkning).

**Ordføreren for forslagsstillerne (Skovmand):** Jeg vil gerne sige til hr. Guldberg, at jeg er ikke i stand til at svare på hans spørgsmål her på stedet. Det er også en af grundene til, at det vil være en god ting at

få det drøftet i udvalget. Men jeg vil dog lige sige én ting, nemlig at det nytter ikke noget, at man stiller de ideelle løsninger op uden at tage i betragtning, hvad de koster. Det er jo den samme situation, som folk er i med hensyn til deres privatøkonomi; de ideelle fremgangsmåder kan somme tider ikke benyttes, fordi man ikke har råd til at gøre det. Derfor synes jeg, det er enormt vigtigt, at vi, når vi ser på disse løsninger i trafikudvalget, får „sat penge på“, så vi selv kan træffe et fornuftigt valg med hensyn til, hvad vi helst vil: betale nogle flere penge eller nøjes med en lidt ringere løsning.

Hermed sluttede forhandlingen.

*Lovforslagets overgang til anden behandling vedtoges uden afstemning.*

**Formanden:** Jeg foreslår, at lovforslaget henvises til udvalget om offentlige arbejder. Hvis ingen gør indsigelse mod dette forslag, betragter jeg det som vedtaget. (Op- hold). Det er vedtaget.

Den næste sag på dagsordenen var:

*Første behandling af forslag til lov om hovedstadsområdets kollektive personbefordring.*

(Lovforslaget (nr. 204) findes i tillæg A. sp. 5705, fremsættelsen i tidenden sp. 3640).

Lovforslaget sattes til forhandling.

**Horn:** Som ministeren har nævnt i fremsættelsestalen, gøres der med dette lovforslag et nyt forsøg på at få koordineret overfladefrafikken her i hovedstadsområdet, og forslaget knytter sig jo meget stærkt til de forslag, der ligger om en hovedstadsordning.

Når jeg tænker tilbage til 1958, da vi sidst beskæftigede os med det foreliggende problem, var det jo en skuffelse, da vi måtte konstatere, at befolkningen i omegnskommunerne ikke var moden til at acceptere, at man lavede en bedre koordinering af trafikken her i området. Vi var klar over, at der måtte gå adskillige år, inden man kunne vende tilbage til sagen.

Vi ved også, at opgaven er vanskelig, alene af den grund at det er yderst svært at

[Horn.]

blive enig om, hvordan man skal fordele omkostningerne. Der er jo betydelige omkostninger forbundet med det, og man må gøre sig klart, at det, der navnlig skal skabe forbedringer, er, at der bevilges nogle penge, for den egentlige koordination giver næppe nogen bedre økonomi. Det kan give visse fordele med billetfællesskab, når det er et enkelt apparat, der ordner det, men ellers skal man ikke forestille sig, at den koordinering, der i øjeblikket er imellem de private og statslige organer, er foretaget så tåbeligt, at den skal laves helt om, og at betjeningen derved bliver billigere. Det har ikke noget med virkeligheden at gøre. Men det er klart, at hvis man vil ofre de penge, der skal til for at få en bedre tværgående trafik, som der blev nævnt under behandlingen af det foregående forslag, så løses problemerne lettere.

Vi har jo i bemærkningerne til lovforslaget set, hvorledes man har tænkt sig at fordele omkostningerne, og jeg vil ikke undlade at nævne, at det er noget, som befolkningen ude i det øvrige land har hæftet sig en del ved. Hvordan det problem kan løses, må man jo se på. Man må nok indstille sig på, når folk i den øvrige del af landet har set denne model — hvis den da bliver til noget — at de vil ønske at prøve den samme model i deres områder. Hvad det koster — og om det koster noget — ved jeg ikke, men i alt fald er jeg stødt på udtalelser som denne rundt omkring i landet: nu er det vel ikke noget københavneri, der skal foregå her?

I den forbindelse vil jeg gerne berøre lidt af det, som også blev nævnt under debatten om det forrige forslag på dagsordenen af hr. Knud Damgaard og andre — jeg sagde det også selv i 1958. Vi må ikke overse, at Københavnsområdet er en region, som har nogle ganske særlige forhold. Der er mange generationer, der har medansvar for, at forholdene er, som de er, og befolkningen ude i landet bør også erkende, at de nuværende generationer kun har et begrænset ansvar for, at forholdene er, som de er. Da denne region i øvrigt bidrager overordentlig stærkt til nationalproduktet, tror jeg også, at man vil acceptere i de øvrige regioner i landet, at vi har opmærksomheden henvendt på, at her er nogle særlige problemer, og at de nu løses. Jeg synes, der er grund til at udtrykke tilfredshed med, at det har været muligt for

parterne at finde frem til en model, som synes at kunne fungere.

Det er forslagetets hensigt, at der skal laves et trafikråd, som skal planlægge tingene, dirigere tingene. Vi ved også, at forslaget tilsigter, at man i første omgang skal lave et busselskab, ved at man fusionerer de mere eller mindre offentlige selskaber og så søger at få en løsning med hensyn til de private ruter, som findes. En af de store vanskeligheder i 1958 og tidligere, da Kjærboel-kommissionen arbejdede med det, vedrørte specielt pensionsproblemet for Københavns Sporveje, som nu er løst, sådan som det her foreligger — om end det ikke er udmøntet i kroner og øre, så er der i alt fald fundet en ordning.

Det er oplagt, når man laver en operation som den, der her er påtænkt, at der vil være nogle, som føler sig generet af det, og jeg vil ikke undlade at komme med en kommentar til den sørgmodighed, hvormed statsbanernes busfolk har modtaget forslaget, og det samme kan vel i nogen grad gælde for andre selskaber. Det er, ligesom personalet siger: har vi ikke gjort det godt nok? Har vi lavet noget, der er forkert? Er befolkningen ikke tilfreds med os? Sådan tror jeg ikke de skal opfatte det; jeg tror, at alle busselskaber, chauffører og medarbejdere, uanset om det er statslige eller kommunale eller private, har gjort en indsats, som befolkningen i høj grad værdsætter.

Når det er sagt, vil jeg gerne føje til, at vi befinder os jo på et tidspunkt — det er jo desværre endda forskubbet i alle disse år — hvor det er nødvendigt, at der gøres disse indgreb. Og vi håber, at dette busselskab kan komme til at fungere på en forsvarlig måde.

Det næste, man forestiller sig, som også er foreslået her, er, at i 1978 skulle man drage den sporbundne trafik ind i dette selskab. Det lyder meget besnærende, og vi må jo så se, hvad det fører til. Personlig vil jeg udtrykke min tvivl om, hvorvidt det er rigtigt at lave det på den måde, som det her er til sigtet, men der er ingen grund til at diskutere det i dag, for der er nu 4-5 år til at finde ud af, hvordan det eventuelt vil stille sig, når man har gjort en række erfaringer, som kan vise, om det er rigtigt. Men for få år siden har vi jo placeret os på, at statsbanerne skulle være et organ, der skulle have

[Hørn.]

muligheder for at eksistere, og det håber jeg også vi kan enes om, så de, som skal forbedre dette, i alt fald ikke foretager noget, der skaber vanskeligheder for, at statsbanerne kan fungere på en fornuftig måde.

Der er i forslaget skitseret regler for trafikråd, busselskab, bestyrelse osv., det er jo efter det almindelige danske mønster, at de, der betaler, også bestemmer, og det har vi intet at indvende imod.

Ud fra disse betragtninger kan vi give forslaget vores tilslutning, og jeg håber, at vi kan vedtage det inden grundlovsdag.

**Stæhr Johansen:** Med det foreliggende lovforslag om hovedstadsområdets kollektive personbefordring skabes der mulighed for og rammer for, at mange års diskussioner kan forvandles til et realitetsbetonet samarbejde om denne vigtige sag.

Dette er tilfredsstillende for områdets befolkning, der som bekendt udgør ca.  $\frac{1}{3}$  af landets befolkning. Og når dette områdes betydning for det øvrige land tages i betragtning, er det ikke blot et lokalt anliggende, der her skal drøftes, men et anliggende, som nøje hænger sammen med den interesse, et velfungerende hovedstadsområde nødvendigvis må have for alle borgere i dette land.

Der er nemlig ingen tvivl om, at trafikdispositionerne i hovedstadsområdet er meget vigtige netop i disse år, hvor den private biltrafik truer med at sprænge rammerne, og hvor formålet derfor må være at opbygge et kollektivt trafikapparat, der fremstår som et fordelagtigt alternativ til bilen. Dette gælder i ganske særlig grad trafikken mellem bolig og arbejdssted.

Trafikministeren har i sin fremsættelsestale kraftigt understreget den endelige målsætning som værende en forening af alle kollektive trafikmidler i området, altså en integration mellem busser og bane. Jeg tror, at dette er en rigtig målsætning på længere sigt, men at der er en række vigtige forudsætninger, der må opfyldes, for at det kan ske. Det hænger sammen med en forskellig udbygningsgrad for de to transportformer, hvoraf bustransporten er langt mere fleksibel end banetransporten og stort set har kunnet følge byudviklingen, men ikke i større grad har været bestemmende for den-

ne. Bustransport er et offentligt serviceapparat, som følger med den byudvikling, der rent faktisk finder sted. Bustransporten er et lokalt præget fænomen og uegnet over lange afstande, simpelt hen fordi den dér deler overfladeftrafikkens vilkår.

Anderledes forholder det sig med banetransporten; dens udbygning og retninger er i vidt omfang bestemmende for byudviklingen, fordi S-toget og andre nærbaner er det mest hensigtsmæssige transportmiddel på længere stræk, ikke mindst i bolig- og arbejdsstedstrafikken. Banedriften er som bekendt i Danmark en statsopgave, og når det tages i betragtning, hvorledes denne opgave hidtil har været løst i landets største bysamfund, hviler der et ikke ubetydeligt ansvar på folketinget for de problemer, der herved er opstået. Efter en hastig og hensigtsmæssig udbygning af S-banerne op til 2. verdenskrig er der siden stort set intet sket, når man lige bortser fra den første udbygning i retning mod Køge og Nordbanens forlængelse til Hillerød.

Der er derfor et meget stort efterslæb i hovedstadsområdets kollektive trafikbetjening, og det er altså ikke kommunernes ansvar, men folketingets og de skiftende regeringers. Dette er vigtigt at erindre sig, når man taler om en forening af bus- og banedrift i hovedstadsområdet på økonomiske vilkår, der forudsætter kommunal deltagelse. Forudsætningen for en samordning eller en sammensmeltning bør vel derfor være, at staten indhenter det efterslæb at udbygge de S-baner til købstadringen, som har været planlagt, men som altid, når sparekniven har skullet bruges, har været et af de første ofre for enhver siddende regering.

Så er der spørgsmålet, om den frist, der sættes i lovforslaget for trafikrådets forslag til forening af bane- og busdrift, nemlig den 1. april 1978, er realistisk og kan gennemføres. Jeg mener nemlig, der forestår et meget, meget stort og teknisk vanskeligt arbejde, for at man kan nå så langt, men det er naturligvis et spørgsmål, som vi under udvalgsbehandlingen kan se nærmere på.

Derimod er der efter min opfattelse ingen hindringer for, at trafikrådet koncentrerer sig om sin opgave som koordinator mellem bus og bane. Her spiller spørgsmål som trafikniveau, køreplaner, takster og fælles billetter og kort en betydelig rolle. Dette har

[Støhr Johansen.]

med hensigtsmæssig drift og med serviceniveauet at gøre og er naturligvis overordentlig vigtigt for områdets befolkning og for balancen mellem kollektiv og privat trafik. Det samme gælder fælles planlægning i detaljer, herunder tidsfølgen, medens spørgsmålet om kompetenceforholdet i den overordnede trafikplanlægning er mere uklart, i hvert fald i dag.

Regionalplanlægningen må ses som en helhed, og her har det stor betydning at få lovfæstet egnsplanrådets virksomhed. Tænker man sig både egnsplanrådet og trafikrådet lovfæstet som ad hoc-organer, er det jo sådan set et spørgsmål, om der bliver brug for en treleddet ordning med et hovedstadsråd, og jeg erindrer her om de forslag, der på dette område er fremsat af det konservative folkeparti. Men som sagt, det hører jo en anden diskussion til, og jeg skal derfor kun lige nævne det.

I det samarbejde, der har været mellem trafikministeren og hovedstadskommunerne om det foreliggende lovforslag, har det været magtpåliggende for kommunerne at understrege disses evne og vilje til at deltage i opgavens løsning med dannelsen af et stort busselskab. Vi, der har deltaget i disse forhandlinger fra kommunal side, har følt, at områdets kommunale problemer er vore, at staten med sine mange institutioner er, hvis jeg må bruge et særligt udtryk, lejer og ikke ejer af dette område kommunalt set. Der er ikke tale om noget hovedstatsområde, som en pudsig trykfejl i lovforslagets § 1 kunne give indtryk af — men hvad hjertet er fuldt af, løber pennen let over med. Derfor er det vigtigt, hvorledes sammensætningen af de organer, der skal bestemme, bliver, og hvad disse kommer til at bestemme over.

Må jeg om sammensætningen sige, at trafikrådet er foreslået sammensat af 7 medlemmer udpeget af regeringen og 6 af de kommunale repræsentanter. Her er det vigtigt, at formanden, der jo altså er den syvende, og som vælges af regeringen — de 6 vælges af trafikministeren, de 6 af kommunerne — og hvis stemme meget let kan blive udslagsgivende, er, som det udtrykkelig understreges, uafhængig af de interesserede parter. Måske burde det føre til overvejelse af, om det eventuelt skulle være folketinget

og ikke regeringen, der bestemmer, hvem der skal være formand. Man kunne også tænke sig, at formanden skulle have den interesse i foretagendet, som følger af, at han skulle være bosiddende i området. Men som sagt, det er alt sammen detaljer, som jeg mener vi kan drøfte i udvalget og se nærmere på.

Der bliver altså uden tvivl en række vanskeligheder af teknisk art, der skal overvindes i forbindelse med stiftelsen og udbygningen af busselskabets virksomhed til at begynde med, og senere kommer der jo en række problemer om pensionsspørgsmål og meget andet. Selv synes jeg, at det, man har fundet frem til, er en hensigtsmæssig og en retfærdig løsning.

Derfor vil jeg gerne sige, at jeg mener, de vanskeligheder, også med hensyn til overgangsbestemmelser, som uvægerlig vil komme, kan løses, men om de kan løses på den tid, trafikministeren forudsætter i sit forslag, er altså noget, som jeg i hvert fald i øjeblikket tvivler på.

Til slut vil jeg gerne takke trafikministeren for, at han tog initiativet til samarbejdet mellem stat og kommune om dette betydningsfulde forslag. Det har været et samarbejde, som begge parter ivrigt har deltaget i, hvor der fra begge sider er kommet et værdifuldt materiale på bordet, og hvor synspunkterne har fået lov til at brydes, så man har nået et resultat, der lover godt for det kommende samarbejde.

Derfor kan vi fra konservativ side tilsige positiv medvirken under den kommende udvalgsbehandling til at gennemføre lovgivningen stort set efter de angivne retningslinjer.

**Enggaard:** Der ligger jo en meget lang vej forud for, at vi i dag kan diskutere etableringen af hovedstadsområdets kollektive personbefordring.

Vi hilser fra venstres side med tilfredshed, at vi er kommet så langt, at vi i dag har et forslag, der kan danne udgangspunkt for de videre forhandlinger om den endelige udformning af dette. Når jeg siger den endelige udformning, hænger det sammen med, at det forslag, som trafikministeren har lagt frem, baserer sig på, at indenrigsministerens forslag om et storamt skulle realiseres. Nu ved enhver, at regeringen har frafaldet denne

## [Enggaard.]

tanke og i stedet er gået ind for at oprette et andet organ i dette område, et hovedstadsråd, som strukturelt naturligvis er noget ganske andet, end et storamt ville være det, og derfor er der behov for, at det forslag, vi behandler i dag, forskellige steder tilpasses denne nye ydre ramme, som det vil komme til at virke i.

Jeg vil gerne i den forbindelse understrege, at det er væsentligt for venstre, at hovedstadsrådet, som vi forventer bliver etableret, er det organ, som kommer til at varetage den kollektive trafikbefordring i området. Vi tror, det er vigtigt, at ansvaret først og fremmest er lokalt, og at det besluttende ansvar og det økonomiske ansvar er nært forbundet.

Jeg skal derfor omkring selve det forslag, der her foreligger, kun gå ind på nogle enkelte principper. Det trafikråd, som er forudsat nedsat allerede i sommeren 1973, har en sammensætning, som vi ønsker at drøfte nærmere under det kommende udvalgsarbejde, også i lyset af den nye ydre ramme, som det vil komme til at fungere i.

Vi tror endvidere, det er vigtigt, at man i forbindelse med selve loven får klargjort forskellige af de forudsætninger, som måtte ligge bag udformningen af de enkelte paragraffer. Jeg kan f. eks. nævne spørgsmålet om § 5, der i princippet drejer sig om anlæg og drift af banerne i hovedstadsområdet, og hvor der står, at de varetages af DSB og privatbanerne under hensyntagen til bestemmelserne i § 1. Dette kunne give anledning til, hvis man læste det uden alt for meget fortolkning, at tro, at kommende baneanlæg i hovedstadsområdet alene var en anlægsopgave for staten, der derigennem også havde betalingsansvaret.

Jeg vil gerne understrege, at efter venstres opfattelse er det sådan, at allerede den fordelingsnøgle, som blev etableret omkring tunnelbanelovgivningen i sin tid med 75 pct. til staten og 25 pct. til de lokale kommuner, er forældet i dag; jeg tror, at man ved hver enkelt ny anlægsopgave må over-

veje, hvordan anlægsomkostningerne fordeles mellem staten og de lokale instanser, og at det derfor er et anliggende, som må fastslås ved lov i hvert enkelt tilfælde. Jeg vil gerne bede trafikministeren bekræfte en sådan opfattelse, sådan at man ikke ved en overfladisk læsning af § 5 kunne forledes til at tro, at her havde staten 100 pct. påtaget sig fremtidige anlægsopgaver.

Jeg hilser med tilfredshed, at man allerede i denne sommer vil etablere et busselskab i området, som skulle kunne fungere pr. 1. oktober 1974. Jeg tror, der er et vældigt behov for, at vi får samordnet ikke mindst denne del af trafikken. Man behøver ikke at være meget kendt i området for at kende situationen i dag omkring de private busselskabers stilling. Mange kører med en fortvivlet dårlig økonomi; kommunerne forhandler med busselskaber om underskuds-dækning eller overtagelse af disse selskaber, og her, hvor der af og til etableres kommunale busselskaber, svigter koordineringen indbyrdes i området. Der er i høj grad brug for, at vi får en samlet drift af dette, en koordinering af omstigningsmuligheder og billetsystemer og andet, som vi i dette storbyområde savner i forhold til den service, man i mange andre af verdens storbyer er i stand til at byde deres befolkning; jeg kunne f. eks. henvise til London, hvor overfladetrafikken på en ganske anden effektiv og billig måde er i stand til at hjælpe befolkningen mellem bolig og arbejdssted.

Jeg tror om selve den endelige samkøring, det, som man kan kalde en forening af busdriften og S-togsdriften i området, og som er forudsat at skulle finde sted den 1. april 1978, at der er anledning til at diskutere denne frist. Jeg tror aldrig, det er særlig lykkeligt at fastsætte en frist for en sådan ganske stor sag som identisk med et tidspunkt for et nyt lokalt valg i området. Man skal som regel, når man fastsætter frister i sådanne anliggender, søge at undvige en sådan valgsituation, som ikke altid er den mest frugtbare for at finde løsninger på svære problemer.

[Enggaard.]

Jeg ville meget foretrække, hvis det var muligt, at skubbe denne frist frem i den endelige formulering af loven, sådan at man allerede i den førstkommande valgperiode for det nye kommende hovedstadsråd ville være i stand til at finde en løsning for denne forening mellem bus- og S-togsdriften, hvor jeg tror der vil opnås nye betydelige fordele til gavn for befolkningen i området.

Jeg skal anbefale forslaget til et udvalgsarbejde, som jeg vil foreslå finder sted i det særlige udvalg, der er nedsat til behandling af hovedstadsproblemerne.

**Niels Helveg Petersen:** Dette lovforslag er jo resultatet af et lidt dramatisk handlingsforløb, hvor det efter pres fra trafikministeren og på forslag stillet af ham lykkedes kommunerne i området at enes om et forslag. Det er i store træk det forslag, vi behandler i dag, og jeg mener, trafikministeren har ret til at notere som et betydeligt resultat, at det lykkedes at få kommunerne til at enes om et fælles forslag.

Det betyder ikke, at folketinget uden videre skal acceptere dette forslag; især er der jo problemer med at sikre det rigtige forhold til det overordnede hovedstadsorgan, som nu etableres, og især må vi se på, hvilke konsekvenser der flyder af, at vi i forbindelse med hovedstadsrådet fastslår som princip, at den kollektive trafikbetjening er et lokalpolitisk anliggende henlagt under det kommende hovedstadsorgan. Som følge af netop dette må man forudse visse ændringer i forslaget, men forslaget er et godt grundlag for en videre behandling.

**Maigaard:** Jeg vil først sige, at regeringen har indlagt sig stor fortjeneste ved at gå om bord i de store lovkomplekser som den nye hovedstadsordning og nu også trafikordningen, der jo er et led i den. Jeg er ikke altid og er heller ikke for denne sags vedkommende ganske enig med regeringen i ét og alt, men jeg synes, at regeringen fortjener anerkendelse for det forhold, at den er gået om bord i disse store og krævende opgaver.

Dette forslag har efter min mening 2 skavanker; den ene er, at forholdet mellem trafikordningen og den nye hovedstadsordning — det, der formentlig bliver et hovedstadsråd — er for uklart og upræcist, den anden

er, at fusionen mellem bane- og busdrift ikke er tilstrækkelig præcist udtrykt i forslaget. Derfor synes jeg, man kan tilsige lovforslaget en velvillig behandling med 3 bemærkninger med på vejen.

Den første er, at fusionen mellem bane- og busdrift skal lovfæstes; det skal ikke blot undersøges, men det skal lovfæstes, at endemålet skal være en fusion.

For det andet må tidspunktet for denne fusion rykkes frem. Der står 1. april 1978 i forslaget, og det synes jeg er længere tid, end det er rimeligt og sagligt. Vi står her over for to forhold: fra august 1973 og frem til oktober 1974 skal man arbejde med busfusionen, og det, der så er problemet for at få bus- og banedriften til at fusionere, er vel først og fremmest DSBs regnskabsudskillelse i hovedstadsområdet, men denne regnskabsudskillelse kan man jo begynde på nu, og den behøver ikke at være 4-5 år om at blive færdig. Derfor vil jeg altså som min anden indvending sige, at tidspunktet for fusionen må rykkes frem.

Den tredje indvending, jeg har mod forslaget, går på trafikrådets sammensætning og placering. Jeg mener, det må være sådan, at hovedstadsrådet, eller hvad det nu kommer til at hedde, får ansvaret for trafikens drift i hovedstadsregionen. Det kan købe ydelser af DSB, det kan drive busserne, men ansvaret for driften må indiskutabelt ligge hos hovedstadsrådet. Derfor mener jeg, at det trafikudvalg, ministeren har foreslået, først og fremmest bør være et teknikerudvalg med repræsentanter for DSB og for det kommende hovedstadsorgans teknikere, sådan at man dér kan ordne de praktiske ting; men ansvaret må efter min mening i løbet af få år placeres hos hovedstadsrådet.

**Ministeren for offentlige arbejder (Kampmann):** Jeg vil godt takke for modtagelsen af forslaget, som jeg synes var glædelig varmhjertet, når man tager i betragtning, som en række ordførere har været inde på det, dels hvilken skæbne tidligere forsøg på en væsentlig bedre koordination af hovedstadsområdet kollektive personbefordring har fået, dels hvilke trods alt meget omfattende og ind imellem dramatiske forhandlinger der har fundet sted mellem kommunerne og amterne inden for hovedstadsområdet, før dette lovforslag kunne foreligge.

[Ministeren for offentlige arbejder.]

Jeg tror, jeg har lov til at håbe på, at forslaget vil få en nogenlunde pæn gang igenem folketinget og — her er jeg i virkeligheden fremme ved besvarelsen af ét af spørgsmålene — vel i og for sig, uanset hvad den egentlige udformning af forslaget omkring hovedstadsområdet's øvrige politiske organisation måtte blive. Det er vel i virkeligheden én af fordelene ved dette forslag, at det kan indpasses, uanset hvad man i øvrigt måtte blive enig om i hovedstadsreformudvalget her i folketinget, og derfor skal jeg med det samme tilsige, at det, man måtte blive enig om vedrørende den fremtidige hovedstadsreform, vil dette lovforslag kunne tilpasses til. Jeg vil gå så langt som til at sige, at uanset hvad man måtte blive enig om eller ikke enig om, vil dette lovforslag kunne gennemføres, og jeg håber, at de 5 ordførere er enige med mig i denne fortolkning; det tror jeg er af meget stor betydning for den videre gang i folketinget, ganske uanset om lovforslaget skal placeres i det ene eller i det andet udvalg.

Det er karakteristisk, at særlig de sidste 3 ordførere meget nøje relaterede forslaget til de forhandlinger, som er pågået omkring indenrigsministerens forslag om en hovedstadsreform, og det er vel også især her, at mine bemærkninger skal komme.

For det første vil jeg godt sige til hr. Enggaard, at vi er fuldstændig enige om hr. Enggaards fortolkning, at der ikke i forslaget ligger en forpligtelse for staten til at betale kommende nyanlæg for S-baner eller andre baner. Tværtimod er det et punkt i forliget med kommunerne og amterne, hvad hr. Stæhr Johansen vil kunne bekræfte, at trafikministeren har forbeholdt sig at kunne anmelde andre fordelingsnøgler for anlægsudgifterne fremover ved S-baner eller andre jernbaner. Jeg er ganske enig i, at vi ikke engang her kan bruge nøglen 25:75, som vi kender fra Citybanen, men at vi må stå frit. Jeg er ganske enig i, at det må fremgå af hvert enkelt lovforslag i den konkrete sag, og det vil, som jeg var inde på det i min besvarelse før til hr. Skovmand i anledning af dennes lovforslag, fremgå af de lovforslag, der kommer fra trafikministeren i den kommende folketingssamling, fordi vi dels skal pinde op de to lovforslag, vi har om Lundtoftebanen og om Citybanen, dels

tage stilling til forlængelsen af S-banerne mod Køge, mod Roskilde og mod Frederikssund og eventuelt hele Amagerbaneproblematikken. Og dér må det nødvendigvis fremgå af én eller flere paragraffer, hvilken procentfordeling anlægsudgifter til disse baner skal have.

Hr. Niels Helveg Petersens indlæg giver vistnok ikke anledning til spørgsmål ud over dem, hr. Enggaard har rejst.

Hr. Maigaard har jeg også svaret klart og tydeligt i forbindelse med mine første sætninger, at der de steder, hvor der måtte være uklarhed i forhold til det, man var blevet enig om i hovedstadsreformudvalget herinde i folketinget, vil ske en tilpasning.

Jeg kan ikke se, at § 4 skulle kunne give anledning til betragtninger om uklarhed. Der står udtrykkelig, at der inden den 1. april 1978 skal udarbejdes forslag til forening af bane- og busstrafik i hovedstadsområdet og til fordeling af udgifterne. Det er dog et ret koncentreret kommissorium for trafikrådet. Jeg tror også, man kan gå så langt i rådgivning for trafikrådet, når de skal arbejde hermed, at det, en række af os vel stiler imod — og det vil jeg da gerne have bekræftet, for det tror jeg får stor betydning for det videre arbejde — er, at DSB for jernbanestrekningerne inden for hovedstadsområdet skal køre i en entreprenørordning. Jeg vil meget gerne have, at ordførerne afkræfter eller bekræfter dette synspunkt; det vil være af ganske stor betydning for trafikrådet i dets fremtidige arbejde, at vi kan få en sådan rådgivning også fra andre kredse i folketinget end dem, jeg repræsenterer.

Derudover kan jeg erklære mig enig i hr. Maigaards betragtninger om, at trafikrådets sammensætning bør præciseres til at ligge på et teknikerniveau. Vi havde sely, for så vidt angår de medlemmer, vi kunne udpege, tænkt, at det skulle være teknikere. Vi kunne naturligvis ikke umiddelbart bestemme, hvilke kvalifikationer den kommunale sides medlemmer skulle have, men en præcisering her i lovforslaget eller i bemærkningerne om, at det skal være teknikere alle sammen, synes jeg ville være nyttig.

Jeg har vist nok med disse bemærkninger svaret på, hvad der er kommet frem, og takker endnu en gang for modtagelsen.

**Maigaard:** Jeg skal for god ordens skyld, og for at man kan være opmærksom på det i regeringen, sige, at når ministeren vil stå frit med hensyn til fordelingsnøglen ved kommende anlægsudgifter til baneanlæg, må modsvaret blive, at så står vi andre frit i forhold til den kommunale landsudligning, der er lavet. For når der er et ekstraordinært behov i Københavnsområdet, i Københavnsregionen, for udgifter til trafikformål, så må det også være sådan, at det tilgodeses i den landsudligning, der er mellem kommunerne i landet. Jeg synes altså, at ministeren i sin pakke skal være opmærksom på, at det ikke bare er anlægsudgifterne for trafik anlæg, vi nu snakker om; vi snakker også om landsudligning på kommunal basis.

Hermed sluttede forhandlingen.

*Lovforslagets overgang til anden behandling vedtoges uden afstemning.*

**Formanden:** Jeg foreslår, at lovforslaget henvises til udvalget angående forslaget til oprettelse af en amtskommune for hovedstadsområdet m.fl. forslag. Hvis ingen gør indsigelse mod dette forslag, betragter jeg det som vedtaget, (Ophold). Det er vedtaget.

Den næste sag på dagsordenen var:

*Første behandling af forslag til lov om gods-transport med motorkøretøjer.*

(Lovforslaget (nr. 206) findes i tillæg A. sp. 5717, fremsættelsen i tidenden sp. 3644).

**Formanden:** Sammen med denne sag foretages den sidste sag på dagsordenen, nemlig:

*Første behandling af forslag til lov om ændring af lov om omnibus- og fragtmandskørsel med motorkøretøjer.*

(Lovforslaget (nr. 205) findes i tillæg A. sp. 5745, fremsættelsen i tidenden sp. 3644).

Lovforslagene sattes til forhandling.

**Otto Mørch:** At en kommission også kan arbejde hurtigt, er den underudvalgsbetænkning, der den 9. oktober 1972 forelå fra trafikkommissionen, et klart bevis for. Ved

skrivelse af 9. juni 1972 anmodede trafikministeren kommissionen om at fremkomme med en indstilling om og et forslag til ændring af den gældende lov om omnibus- og fragtmandskørsel med motorkøretøjer, og altså allerede 4 måneder efter forelå der en betænkning fra kommissionen. Det er den betænkning, som nu er grundlag for ministerens forslag til lov om godstransport med motorkøretøjer. For øvrigt et forslag, hvis tekniske og rationelle udformning der er grund til at rose ministeriets personale for.

Vi står nu over for en vigtig nydannelse på transportområdet med hensyn til landevejstransporten, der hidtil har været mere overladt til tilfældigheder end til en tilpasning til den internationale udvikling og til de store samfundsmæssige interesser, som landevejstransport vitterligt udgør. Jeg ser da også, at man i nr. 3 af bladet Danske Vognmænd, der just er udkommet, betegner forslaget som en afgørende begivenhed i dansk trafikpolitik, og det er jeg ikke uenig i.

Der vil kunne føres transportpolitik via denne lov på en mere effektiv måde, så man gennem erhvervsstabilisering opnår en bedre ressourceudnyttelse og også en bedre fordeling af landets transportmuligheder, hvilket jeg finder meget vigtigt.

Jeg kan derfor kun hilse forslaget med stor tilfredshed, først og fremmest ud fra samfundsmæssige hensyn, men også ud fra et erhvervspolitisk synspunkt, idet vi nu får taget hensyn til et erhvervs interesser, som længe — alt for længe — har været trængt økonomisk og konkurrencemæssigt.

Jeg vil gerne sige, at det gælder vel alle partier i dette ting, uanset om man var tilhænger eller modstander af EF-tilslutningen, at vi må føle en forpligtelse til at tilpasse os de nye vilkår, vi som EF-medlem har at virke under. Derfor går jeg ud fra, at alle partier er enige om, at vi ikke udsætter vore egne transporterhverv for en ringere, en svagere beskyttelse end den, der er gældende for andre EF-landes transporterhverv. Det vil vi gøre, hvis vi lader det køre som hidtil, for så risikerer vi, at Danmark kommer til at ligge åben for f.eks. store transportvirksomheder i EF-landene, som på grund af stramme reguleringer i disse lande føler, at det kunne være betimeligt for dem at etablere sig i Danmark, og dermed