

## Betænkning

### over forslag til lov om hovedstadsområdets kollektive personbefordring.

(Afgivet af udvalget om offentlige arbejder den 26. maj 1977).

Udvalget har behandlet lovforslaget i en række møder og har herunder haft samråd med ministeren for offentlige arbejder, der tillige skriftligt har besvaret spørgsmål fra udvalget.

Udvalget har modtaget mundtlig henvendelse fra Taxi i Storkøbenhavn.

Udvalget forudsætter, at den kompetence med hensyn til anlæg af lokale baner i området efter lovforslagets § 2, som gives hovedstadsrådet, ikke medfører nogen ændring med hensyn til aftalerne — herunder de tidsmæssige — om gennemførelse af de anlæg inden for området, for hvilke der foreligger anlægslove.

I forhandlingerne mellem ministeren for offentlige arbejder og hovedstadsrådet, jfr. § 2, forudsætter udvalget, at der indgår spørgsmål som den nødvendige samfundsøkonomiske politik, ressourcemæssige aspekter og andet, der bør ses i en landspolitisk sammenhæng.

Udvalget udtrykker tilfredshed med bestemmelsen i lovforslagets § 3, stk. 2, hvorefter anlæg projekteres og udføres af DSB i overensstemmelse med hovedstadsrådets beslutninger.

Herefter forventer udvalget ikke, at der inden for hovedstadsområdet opbygges et hertil bestemt planlægningsorgan.

Herefter indstiller et *flertal* (socialdemokratiets, venstres, centrum-demokraternes og det radikale venstres medlemmer af udvalget) lovforslaget til *vedtagelse* med de af ministeren for offentlige arbejder stillede ændringsforslag.

Et *mindretal inden for flertallet* (venstres medlemmer af udvalget) forudsætter, at lovforslagets vedtagelse ikke indebærer en cementering af hovedstadsrådet, således at folketinget står frit med hensyn til revisionen af lov om et hovedstadsråd i 1980-81.

Et *mindretal* (fremskridtspartiets medlemmer af udvalget) indstiller lovforslaget til *forkastelse* ved 3. behandling og anfører følgende:

Der er flere forhold, der begrundet fremskridtspartiets modstand mod lovforslaget, dels formelt vedrørende behandlingen, dels om forslagens følger:

Lovforslaget fik efter 1. behandling en teknisk gennemgang og blev derefter ikke realitetsbehandlet, idet formanden ved flere lejligheder omkring udvalgsbehandlingen af det til udvalget henviste lovforslag udtrykte, at regeringen helst så alle forslag gennemført i indeværende samling, men at man måtte se i øjnene, at flere forslag ikke ville kunne gennemføres på grund af tidnød. Under denne kategori hørte forslag til lov om hovedstadsområdets kollektive personbefordring. Statsministeren oplyste således heller ikke på gruppeformandsmødet, at regeringen ville have lovforslaget gennemført i indeværende samling.

Ministeren for offentlige arbejder oplyste også under et samråd, at han, da forslaget kom til behandling i udvalget, satte sig i forbindelse med hovedstadsrådets formand for at få klarlagt de forskellige problemer.

Lovforslaget har således ikke gennemgået en normal udvalgsbehandling, idet partierne

ikke har haft den fornødne tid til forhandling med de implicerede parter, altså de forskellige partiers medlemmer af hovedstadsrådet, amt og kommunalbestyrelser. Lovforslaget har således kun været behandlet på møder, der har udstrakt sig fra fredag den 20. maj 1977 til onsdag den 25. maj 1977.

Lovforslaget har således kun gennemgået en behandling som en katastrofe-lovgivning og ikke, som det burde have gennemgået, en behandling over en periode, der også havde givet rimelige tidsfrister.

Om selve lovforslaget vil fremskridtspartiet stærkt markere, at den kompetence, folkettingen afgiver til hovedstadsrådet, vil få alvorlige følger, især for den øvrige del af landet. Folketinget afgiver i realiteten kompetencen for halvdelen af personjernbanedriften i hele landet med efterfølgende manglende langtidsvirkninger både hvad angår drift og anlæg.

Den styrkelse af hovedstadsrådet, der ligger i lovforslaget, vil således medføre, at det vil blive endnu vanskeligere at få det samfundsoverflødighedshorn, som hovedstadsrådet udgør, nedlagt, jfr. de bemærkninger, som fremskridtspartiet gjorde omkring forslag til lov om ændring af lov om et hovedstadsråd, 1976-77 (1. samling), Folketingets Forhandlinger, spalte 3743.

Under udvalgsarbejdet blev der drøftet problemer som økonomi og personaleresourcer, og der står endnu mange uafklarede spørgsmål hen i det uvisse.

Et *andet mindretal* (det konservative folkepartis medlem af udvalget) er enig i det ønskelige i den koordinering af den kollektive trafik i hovedstadsområdet, som er lovforslagets hensigt, men kan ikke stemme for lovforslaget på grund af den utilstrækkelige udvalgsbehandling, som er blevet lovforslaget til del.

Indtil ændrede ønsker fremkom fra regeringens side, var det mindretallets opfattelse, at lovforslaget var udskudt til grundig udvalgsbehandling i sommerperioden og derefter genfremsættelse først i samlingen 1977-78, hvilket man var indforstået med.

Efter realitetsforhandlingerne (ordret citat af ministeren for offentlige arbejders udtalelse) er kommet i gang efter regeringens ændrede ønsker, har udvalget kun haft 2 møder før betækningsafgivelse, og det ef-

terlader en lovgivning med så mange uafklarede spørgsmål, at det konservative folkeparti finder det urigtigt at gennemføre loven på dette grundlag.

Et *tredje mindretal* (socialistisk folkepartis medlem af udvalget) ønsker et større tilskud til hovedstadsrådet som følge af ophævelsen af tunnelbaneanlæggene i Københavns kommune og den deraf følgende overfladetrafik.

Mindretallet har stillet ændringsforslag om et kompensationsbeløb på 140 mill. kr. og indstiller herefter lovforslaget til *vedtagelse* med det af mindretallet stillede ændringsforslag.

Et *fjerde mindretal* (kristeligt folkepartis medlem af udvalget) udtrykker betænkelighed ved, at der ved lovforslaget overdrages så stor kompetence til hovedstadsrådet, samt at der efter lovforslagets vedtagelse kan anlægges jernbaner i hovedstadsområdet uden lovhjælp.

Mindretallet kan stemme for de af ministeren for offentlige arbejder stillede ændringsforslag, men indstiller i øvrigt lovforslaget til *forkastelse* ved 3. behandling.

Et *femte mindretal* (venstresocialisternes medlem af udvalget) tilslutter sig den del af lovforslaget, der siger til at tilvejebringe organisatoriske betingelser for en samordning af al lokaltrafik i hovedstadsområdet med det formål at få en mere smidig kollektiv trafik både med hensyn til billet- og takstsystem og med hensyn til køreplaner. Mindretallet finder, at dette er en væsentlig forudsætning for at fremme den kollektive trafik som alternativ til privatbilismen og dens miljøproblemer. Overdragelsen af ansvaret for ledelsen af den lokale kollektive trafik til hovedstadsrådet er ikke helt uproblematisk, så længe der er en omfattende afstand mellem ledelsens dispositioner og brugerne såvel som de ansatte. Det er et problem, mindretallet meget gerne medvirker til at løse.

Et særligt problem udgør spørgsmålet om størrelsen af de kompensationer, DSB skal yde til hovedstadsrådet til gengæld for de investeringsforpligtelser, som statsbanerne bliver frigjort fra. § 10 i lovforslaget indeholder beløb af en størrelse, som mindretallet — ud fra en prioritering af den kollek-

tive trafik — finder for lavt. Et flertal ønsker at fortsætte denne restriktive politik over for bevillinger til kollektiv trafik og stiller et ændringsforslag (nr. 3) til § 10, der indebærer en yderligere nedskæring af kompensationsbetalingen. Mindretallet vil stemme mod dette ændringsforslag for som det mindste at fastholde lovforslagets beløb. Investeringerne i den kollektive trafik i provinsen må sikres gennem øgede bevillinger til DSB til dette formål.

Mindretallet finder ligeledes ordningen af de fremtidige forpligtelser for staten til at investere i den kollektive trafik i hovedstadsområdet utilfredsstillende. § 10 indeholder reguleringsbestemmelser, der udelukker en statslig opprioritering af investeringer i kollektiv trafik i hovedstadsområdet gennem en forøgelse af de statslige ydelser. Mindretallet finder det rimeligere at fastlægge reguleringen på baggrund af ændringer i bruttofaktorindkomsten som et minimumsbeløb for statens årlige ydelser.

Samlet finder mindretallet, at sammenlægningen af bane og busstrafikken under fælles ledelse indebærer så store fordele, at mindretallet ønsker at indstille forslaget til *vedtagelse* med de af ministeren for offentlige arbejder under nr. 1, 2 og 5 stillede ændringsforslag.

#### Ændringsforslag.

Af *ministeren for offentlige arbejder*, tiltrådt af et *flertal* (udvalget med undtagelse af Dohrmann (FP), Glensgård (FP) og Ernst Schmidt (FP)):

##### Til § 2.

1) Paragraffen affattes således:

„§ 2. Hovedstadsrådet træffer efter forhandling med ministeren for offentlige arbejder beslutning om anlæg, anskaffelser af materiel samt ændring af eksisterende anlæg og materiel til den i § 1 nævnte trafik.“

Af *ministeren for offentlige arbejder*, tiltrådt af *udvalget*:

##### Til § 6.

2) I *stk. 3, 3. pkt.*, ændres „Nævnets“ til: „Voldgiftsrettens“.

##### Til § 10.

Af *ministeren for offentlige arbejder*, tiltrådt af et *flertal* (Møller Andersen (S), Normann Andersen (S), Knud Damgaard (S), Lerke (S), Inge Fischer Møller (S), Otto Mørch (S), Svend Erik Hovmand (V), Holmberg (V), Lowzow (KF), Langsted (OD), Niels Helveg Petersen (RV) og Inge Krogh (KrF)):

3) *Stk. 1, 1. og 2. pkt.*, affattes således:

„Fra 1. april 1978 ydes der hovedstadsrådet et årligt statstilskud til kompensation for de af hovedstadsrådet overtagne udgifter vedrørende den togtrafik, der i henhold til § 1 udføres af DSB, med et grundbeløb på 246 mill. kr. Grundbeløbet består af en investeringsandel på 133 mill. kr., regnet i pris- og lønniveau 1. april 1976, og en driftsunderskudsandel på 113 mill. kr., hvoraf 104 mill. kr. er regnet i pris- og lønniveau 1. juli 1975 og de resterende 9 mill. kr. i pris- og lønniveau 1. april 1976.“

Af et *mindretal* (Ole Henriksen (SF)):

4) *Stk. 1, 1. og 2. pkt.*, affattes således:

„Fra 1. april 1978 ydes der hovedstadsrådet et årligt statstilskud til kompensation for de af hovedstadsrådet overtagne udgifter vedrørende den togtrafik, der i henhold til § 1 udføres af DSB, med et grundbeløb på 253 mill. kr. Grundbeløbet består af en investeringsandel på 140 mill. kr., regnet i pris- og lønniveau 1. april 1976, og en driftsunderskudsandel på 113 mill. kr., hvoraf 104 mill. kr. er regnet i pris- og lønniveau 1. juli 1975 og de resterende 9 mill. kr. i pris- og lønniveau 1. april 1976.“

Af *ministeren for offentlige arbejder*, tiltrådt af *flertallet under nr. 1*:

##### Til § 11.

5) *Stk. 2, 2. pkt.*, udgår.

#### Bemærkninger.

##### Til nr. 1.

Ændringsforslaget tilsigter at sikre, at hovedstadsrådets beslutninger om anlæg m.v. på de rene lokalstrækninger i hoved-

stadsområdet ikke er i strid med landstrafikale hensyn.

Til nr. 2.

Det i det fremsatte lovforslags § 6, stk. 3, sidste punktum, omhandlede „nævn“ er identisk med den tidligere i samme stykke omhandlede „voldgiftsret“. Begrebet „nævnets“ foreslås derfor erstattet af begrebet „voldgiftsrettens“.

Til nr. 3.

Investeringsandelen af kompensationsydelsen er bragt i overensstemmelse med de investeringsplaner for § 1-banerne, som DSB har udarbejdet i forbindelse med finansloven 1977-78.

Investeringsandelen er fastlagt i det pris- og lønniveau, som finansloven 1977-78 er udtrykt i, d.v.s. pr. 1. april 1976.

Til nr. 4.

Investeringsandelen er ved ændringsforslaget forhøjet med 7 mill. kr. til 140 mill. kr.

Til nr. 5.

Efter det fremsatte lovforslag ophæves kapitel 2, trafikrådet, i den gældende lov om hovedstadsområdets kollektive personbefordring umiddelbart efter vedtagelsen af lovforslaget. På baggrund af det relativt korte tidsrum, der vil blive mellem vedtagelses- og ikrafttrædelsesdatoen, der i lovforslaget er fastsat til den 1. april 1978, og af hensyn til at give trafikrådet en rimelig afviklingsfrist foreslås det nævnte kapitel i den gældende lov først ophævet samtidig med lovens øvrige bestemmelser, det vil sige den 1. april 1978.

*Møller Andersen (S).*    *Normann Andersen (S).*    *Knud Damgaard (S).*    *Lerke (S).*

*Inge Fischer Møller (S).*    *Otto Mørch (S),*  
formand.    *Niels Helveg Petersen (RV).*

*Svend Erik Hovmand (V).*    *Holmberg (V),*  
næstformand.    *Lowzow (KF).*    *Langsted (CD).*

*Inge Krogh (KrF).*    *Dohrmann (FP).*    *Glensgård (FP).*    *Ernst Schmidt (FP).*

*Ole Henriksen (SF).*    *Tyroll (VS).*

Partierne DKP og DR var ikke repræsenteret ved medlemmer i udvalget.