

[Ministeren for offentlige arbejder.]

stor forbedring og har styrket den kollektive trafik.

Jeg har pålagt Hovedstadens Trafikråd inden den 1. april 1976 at fremkomme med forslag til den endelige løsning, nemlig foreningen af bane- og busdriften i området, sådan at jeg som forudsat i den gældende lov kan fremsætte lovforslag herom i folketingsåret 1976-77. Det er regeringens ønske, at det må lykkes at nå frem til en ordning, som placerer ansvaret og dermed selvsagt også beslutningskompetencen med hensyn til hele områdets lokale kollektive personbefordring — altså både baner og busser — hos én myndighed, nemlig hos hovedstadsrådet. Kun herved kan man sikre sig, at der kommer overensstemmelse mellem områdets planlægning og udbygning i almindelighed og planlægningen og udbygningen af trafiksystemet i særdeleshed.

Det er samtidig klart, at med retten til at beslutte må også følge det økonomiske ansvar for beslutningerne. Dette betyder imidlertid ikke, at det er regeringens hensigt med en sådan reform at vælte de betydelige udgifter på dette område, som i dag afholdes af statskassen, ikke bare i hovedstadsområdet, men også ude i landet, over på de pågældende kommunale kasser. Meningen er, at man gennem en statslig tilskudsordning skal sikre kommunerne samme økonomiske stilling, som hvis opgavefordelingen var forblevet uændret. Hvis man derimod i et område vil gå videre og udbygge sin kollektive trafik ud over dette niveau, må området selvfølgelig selv finansiere en sådan merudgift.

Et af de væsentligste spørgsmål at få løst i denne forbindelse er forholdet til jernbanelinjen i øvrigt. Det vil hverken være teknisk muligt eller praktisk at bryde den lokale persontrafik fuldstændig ud af områdets jernbanelinje. Løsningen ligger derfor efter min mening i, at DSB udfører den lokale persontrafik med jernbane i hovedstaden som entreprenør for hovedstadsrådet. Jeg tror, at vi herigennem også kan sikre den nødvendige koordination mellem nærtrafik og fjerntrafik, men skal i øvrigt ikke i dag forsøge at foregribe de igangværende undersøgelser og beregninger, hvis resultat som nævnt skal foreligge til april næste år.

I hovedstadsområdet fortsætter udbygningen af S-banerne.

Hareskovbanen åbnes i 1977, og DSB påregner i 1981 at kunne fuldføre anlæggene til Høje-Tåstrup, Måløv samt Køge.

Herudover påtænker jeg i indeværende samling at fremsætte lovforslag om trafikbetjeningen af stationerne mellem Høje-Tåstrup og Roskilde med virkning fra 1982.

Det er endvidere tanken også i denne samling — som ønsket af udvalget om offentlige arbejder — at få lovene om Lundtoftebanen og Citybanen taget op til drøftelse.

Trafikbetjeningen af Amager er utilfredsstillende og har i mange år stået på dagsordenen. Når vi ikke er kommet videre, hænger det nok i høj grad sammen med hele usikkerheden omkring lufthavnen og Sverigesforbindelsen. Som bekendt er der ikke S-bane til Amager i dag, og vi er ikke i stand til at tage stilling til, hvorledes og hvornår en sådan bane skal anlægges, før vi kender det endelige svar på spørgsmålene om lufthavnen og Sverigesforbindelsen. En forbedring af busbetjeningen er hovedstadsrådets egen sag gennem HT, og der påhviler derfor HT's besluttende organer et stort ansvar for trafikbetjeningen af de godt 170.000 mennesker, der bor i denne del af hovedstaden, og for dem, der arbejder på Amager, men bor andre steder. Staten kommer ind i sagen om Amagers trafikforbindelser med motorvejsanlægget, der skal forbinde motorvejsnettet på Sjælland via Kalveboderne med lufthavnsmotorvejen. Et anlæg, som må laves uanset udgangen på lufthavnssagen, og som vil give os den fjerde forbindelse til Amager.

Det er på baggrund af, hvad jeg har sagt om foreningen af bane- og busdriften i hovedstaden, en selvfølge, at disse spørgsmål vil blive indgående drøftet med områdets kommunale repræsentanter, inden der tages endelig stilling.

På baggrund af den ordning, man har eller er i færd med at skabe for hovedstadsområdet, har man naturligvis rejst spørgsmålet: hvad så med det øvrige land?

Det er min opfattelse, at der bør være de samme muligheder for etablering af regionale, kollektive persontransportordninger rundt i landet som dem, vi er i færd med at