

[Thorndahl]

76 pct., i 1978 til 138 pct. og i 1979 til 194 pct. Sagt på en anden måde er personaleantallet fordoblet fra revisionstidspunkt til revisionstidspunkt og fra starten til revisionstidspunktet. Det er klart, det gør det sværere at få det fjernet.

Nu har jeg været medlem af hovedstadsrådet i 4 år fra starten til 1978, så jeg fulgte ret godt med og kan i hvert fald nogenlunde vurdere det, der egentlig foregik. Jeg må sige, at jeg på baggrund af de 4 år egentlig har svært ved at se noget væsentligt sagligt grundlag for at fastholde hovedstadsrådet, sådan som jeg i hvert fald lærte det at kende.

Hvis man ser på planlægningsområdet, regionplanen og planlægningslovgivningen, var grundlaget stort set tilvejebragt på det tidspunkt, da hovedstadsrådet blev etableret, med egnsplanrådets arbejde. På det grundlag forekommer det ikke særlig nødvendigt at etablere et organ til bare at varetage det, der var derefter.

Med hensyn til miljølovgivningen og vandforsyningslovgivningen forekommer det endnu vanskeligere at se nogen væsentlig begrundelse for at etablere et overordnet kommunalt organ.

Trafikselskabet er rent faktisk også blevet etableret stort set uden om hovedstadsrådet. Det var et repræsentantskab – hvor hovedstadsrådet kun havde nogle medlemmer – som i realiteten startede og tilvejebragte trafikelskabet. I virkeligheden kører det som en slags DSB-foretagende og næsten uden egentlig politisk kontrol i den daglige styring.

Sygehusplanlægningen, som er et fjerde område, kunne – i hvert fald sådan som den har formet sig – lige så let ligge i indenrigsministeriet.

Ud over det er det vanskeligt at se en egentlig saglig begrundelse for at bevare hovedstadsrådet, ud over det forhold, selvfølgelig – det spiller jo en rolle også for argumentationen – at man nu engang har tilvejebragt det.

Der er et andet betydeligt problem, som jeg ikke synes ministeren har været tilstrækkelig meget inde på, og som man i hvert fald oplevede som en vældig realitet i de 4 år, jeg sad dér. Det var helt åbenbart, at den overvejende del af de 37 medlemmer, der sad og sidder i hovedstadsrådet, betragtede deres medlemskab af dette råd, som har en meget betydelig magtbeføjelse og også betydelige

økonomiske midler, som et stykke venstre-håndspolitisk arbejde, som noget, man havde i periferien, som ikke var noget, der fyldte én med særlig sikkerhed. De stærke af omegnskommunernes borgmestre sad der faktisk – det følte jeg i hvert fald – kun med den opgave at sikre, at der ikke var noget, der gik deres kommune forbi, og blokerede så i øvrigt for en række beslutninger. Det er i hvert fald den fornemmelse, man kunne få efter at have hørt på dem i nogle år.

Jeg vil skønne, at det tidsforbrug, der i hvert fald på det tidspunkt var som medlem af hovedstadsrådet gjort op i forhold til det, der ligger som arbejdsbyrde for et normalt medlem af en primærkommunalbestyrelse, var af størrelsesordenen 20, måske 25 pct. Det var altså i forhold til det almindelige politiske arbejde prioriteret langt nede, og de 20–25 pct. gælder måske kun for dem – og det var egentlig ikke ret mange – der tog det arbejde i hovedstadsrådet relativt alvorligt.

For hvis det er nogenlunde rigtigt, betyder det selvfølgelig, at forvaltningsapparatet i hovedstadsrådet, som udover kommunal magtbeføjelse, der bliver mere eller mindre styret af nogle enkelte af hovedstadsrådets politikere, er langt stærkere placeret end i en almindelig kommunal forvaltning, hvor man trods alt har et vist politisk ansvar, en vis politisk ledelse. F. eks. synes jeg, det var ret påfaldende, at adskillige af de by- og landzonelovssager, som blev behandlet dengang, og som i virkeligheden, hvis de skal afgøres rigtigt, jo kun kan afgøres ved en kvalificeret grundig behandling og besigtigelse på stedet, i realiteten i de fleste tilfælde blev afgjort endeligt på en eller anden mere eller mindre tilfældig sagsbehandlers skrivebord i hovedstadsrådet.

Et andet eksempel på, at forvaltningsapparatet er lobet med politikerne, er et forhold, som også andre ordførere har været inde på, nemlig den ejendommelige udvikling, der har været i de private busentreprenørers rolle under HT-ordningen. Af referatet af de overvejelser, der var i trafikrådet, som på det tidspunkt var koncessionsmyndigheden angående de kontrakter, der blev tilvejebragt i foråret 1975 mellem Hovedstadsrådets Trafikselskab og busentreprenørerne, fremgår det, at det var et rimeligt og acceptabelt grundlag, som gav nogle garantier – sådan