

[Justitsministeren.]

fra 20 til 18 år, bygger det netop på en sådan vurdering.

De 18-19-årige føler sig og behandles af deres omgivelser i dag ofte som voksne, og et ikke ringe antal 18-19-årige har stiftet eget hjem. Som anført i bemærkningerne til lovforslaget er de unge i dag bedre i stand til at tage stilling til de problemer, de møder i hverdagen. De tager også i større omfang del i samfundsdebatten og er således med til at præge udviklingen i samfundet, på arbejdspladserne og i uddannelsesinstitutionerne.

Denne modenhed bør også afspejle sig i de unges adgang til selv at varetage deres økonomiske forhold, og når myndighedsalderen foreslås nedsat til 18 år, følger vi udviklingen i Sverige og Finland og en række andre vesteuropæiske lande. Man må i denne forbindelse huske på, at myndighed eller ikke myndighed ikke er et spørgsmål om alt eller intet, idet der som bekendt i dag gælder meget vidtgående undtagelser fra reglen om, at umyndige ikke kan råde over deres formue eller forpligte sig ved retshandler. Mest betydningsfuld af disse undtagelser er nok adgangen for unge over 15 år til på egen hånd at råde over det, de selv tjener, blot de ikke indgår gældsforpligtelser.

Samtidig med forslaget om nedsættelse af myndighedsalderen foreslås som nævnt gennemført ændring af en række bestemmelser med 20 års grænser i den øvrige lovgivning, som skønnes at have en sådan sammenhæng med myndighedsalderen, at de bør følge denne. Jeg tillader mig her at henvise til bemærkningerne til dette lovforslag, idet de enkelte ændringer mest hensigtsmæssigt kan drøftes under udvalgsarbejdet.

Idet jeg i øvrigt tillader mig at henvise til lovforslagene og de bemærkninger, der ledsager dem, skal jeg hermed anbefale forslagene til velvillig behandling i det høje ting.

Endvidere har jeg den ære for det høje ting at fremsætte *forslag til lov om ændring af lov om sterilisation og kastration. (Sterilisation af mænd uden for sygehus)*.

Fra 1. juli 1973 blev der som bekendt åbnet adgang for enhver, der er fyldt 25 år og har bopæl her i landet, til at blive sterili-

seret uden særlig tilladelse. Efter sterilisationsloven må indgrebet dog alene foretages på et sygehus eller et dertil knyttet ambulatorium.

Imidlertid har det vist sig, at ventetiden for at få foretaget sterilisation nogle steder er betydelig, specielt for mænd, og sundhedsstyrelsen har derfor overvejet, hvad man kan gøre for at nedbringe denne ventetid.

Sundhedsstyrelsen har foreslået, at der først og fremmest sker en udbygning af den ambulante operationsvirksomhed i sygehusvæsenet. For det tilfælde, at denne udbygning imidlertid ikke kan ske i det ønskede tempo, har sundhedsstyrelsen overvejet og fundet det forsvarligt, at det tillades, at sterilisation af mænd kan finde sted uden for sygehusene.

Som nævnt i bemærkningerne til lovforslaget er det tanken, at indenrigsministeriet kan give tilladelse til, at en læge foretager indgrebet, efter at det har været drøftet i vedkommende amtsråd eller kommunalbestyrelse, hvorvidt der inden for amtet skønnes at være tilstrækkelig sygehuskapacitet. Det er således op til amtskommunen selv at bestemme, om den ønsker at benytte sig af nyordningen.

Forslaget er begrænset til mænd. Dette er ikke udtryk for diskrimination af kvinder, men skyldes, at sterilisation af kvinder alene bør foretages på et sygehus.

Jeg håber, at forslaget, ud over at nedbringe ventetiden for sterilisation af mænd, muligvis kan medføre en nedgang i de høje aborttal.

Med disse bemærkninger skal jeg anmode om en velvillig behandling af lovforslaget.

Ministeren for offentlige arbejder (Niels Mathiasen):

Hermed har jeg den ære for det høje ting at fremsætte *forslag til lov om ændring af loven om hovedstadsområdets kollektive personbefordring*.

Jeg vil indledningsvis understrege, at forslaget alene indebærer en ændring af de øverste styrende organer for Hovedstadsområdets Trafikselskab, HT, som kommunerne har stiftet i henhold til loven.

HTs funktion som sådan berøres ikke af forslaget. Der sker heller ingen ændringer i selskabets forhold til personalet eller til de

[Ministeren for offentlige arbejder.]

busvirksomheder i hovedstadsområdet, med hvilke HT har indgået aftaler om kørsel for selskabet, de såkaldte entreprenørkontrakter.

Ved de foreslåede ændringer bortfalder repræsentantskabet og bestyrelsen, således at disses funktioner henlægges direkte til hovedstadsrådet, der herved vil få den umiddelbare politiske ledelse af HT.

I bemærkningerne til forslaget er det beskrevet, hvorledes dette nærmere vil kunne ske.

Man kunne spørge, hvorfor man ikke ved loven straks henlagde HT under hovedstadsrådet, når dette alligevel vælger majoriteten i repræsentantskab og bestyrelse.

Her vil jeg blot svare med at henvise til, at vi stod over for to nyskabelser på samme tid, dels hovedstadsrådet, dels det kommunale busselskab.

I den indledende fase mener jeg, at den konstruktion for HTs styre, folketinget valgte, var den rigtige, hvilket også har vist sig derved, at etableringen af HT forløb uden væsentlige vanskeligheder.

Denne fase er imidlertid nu tilbagelagt, og det er en ganske naturlig ting, at man efter at både hovedstadsrådet og HT har fungeret i nogen tid, på grundlag af de i praksis indhøstede erfaringer foreslår at forenkle selskabets øverste ledelse.

Man kunne forudse, at skulle der opnås væsentlige forbedringer i den kollektive trafik i hovedstadsområdet set fra publikums side, ville det blive nødvendigt med et nært samarbejde mellem DSB og HT.

Dette har også vist sig i praksis.

Det er derfor, der er foreslået en bestemmelse i loven, der sikrer, at samarbejdet med DSB kan forstærkes og videreudvikles.

Til slut vil jeg i den forbindelse imidlertid fremhæve, at der med dette forslag intet er foregrebet med hensyn til den endelige ordning af forholdet mellem særlig DSB og HT.

Hvorledes denne ordning vil kunne blive, vil komme til at fremgå af det forslag, som trafikrådet ifølge loven skal udarbejde inden den 1. oktober 1976, men som jeg har bedt trafikrådet om at ville færdiggøre til 1. april.

Jeg mener med sikkerhed at kunne sige, at denne termin vil blive overholdt, således

at jeg vil kunne forberede det fornødne lovforslag til fremsættelse straks i det nye folketingsår.

Herved vil folketinget få tid til grundigt at overveje forslaget; men således at det på den anden side skulle være muligt at få forslaget vedtaget i løbet af folketingsåret 1976-77.

Hermed skulle mange års debat om hovedstadsrådets kollektive personbefordring kunne afsluttes med en ordning, der vil kunne give områdets beboere en kollektiv trafik, som vil kunne blive et effektivt alternativ til den individuelle befordring.

Et væsentligt formål med nærværende forslag er at gøre det lettere for hovedstadsrådet på sin side at deltage i de forestående forhandlinger om denne ordning, og jeg skal derfor anbefale lovforslaget til tingets villige og hurtige behandling.

Jeg tillader mig endvidere at fremsætte *forslag til lov om den lokale og regionale kollektive personbefordring uden for hovedstadsområdet, forslag til lov om buskørsel, forslag til lov om hyrekørsel og endelig forslag til lov om ændring af færdselsloven for Grønland. (Hyre- og buskørsel).*

De første 3 lovforslag må ses i sammenhæng, idet de — i større eller mindre grad — har det tilfælles, at de tilsigter en forbedring af det kollektive trafikapparat.

Dette formål er i lovforslaget om den lokale og regionale kollektive trafik uden for hovedstadsområdet først og fremmest tilgodeset ved den planlægning af den lokale og regionale trafik, der inden for hver amtskommune skal udføres af amtsrådet og kommunerne i fællesskab og med amtsrådet som koordinator. I bemærkningerne er der redegjort for den betydning, det i denne henseende vil få, at beslutninger om organiseringen og udviklingen af de enkelte områders trafikapparat træffes af de samme myndigheder, som har ansvaret for områdets fysiske udvikling i øvrigt, således at beslutninger om byudvikling f.eks. med hensyn til boligområder, placering af centre, institutioner m.v. og om vejanlæg kan blive fulgt op af beslutninger vedrørende trafikbetjeningen. Der er endvidere redegjort for den fordel, det vil være, at rutebiltrafiknettet tilrettelægges i en større sammen-