

Ordføreren for forslagsstillerne (Tove Jørgensen) (DKP):

Jeg skal herved tillade mig for det høje ting at fremsætte *forslag til folketingsbeslutning om forbedrede børnetilskud*, idet jeg henviser til forslaget tekst og de ledsagende bemærkninger.

Ordføreren for forslagsstillerne (Tyroll) (VS):

Hermed fremsætter jeg for folketinget *forslag til folketingsbeslutning om personalenormering i daginstitutioner*, idet jeg i øvrigt henviser til forslaget tekst og de ledsagende bemærkninger.

Ordføreren for forslagsstillerne (Lis Starcke) (DR):

Jeg skal herved tillade mig at fremsætte *forslag til lov om registre over personoplysninger*, idet jeg i øvrigt henviser til lovforslagets tekst og de bemærkninger, som ledsager det.

Ordføreren for forslagsstillerne (Mølgaard) (DR):

Jeg tillader mig herved at fremsætte *forslag til lov om radio- og fjernsynsvirksomhed*.

Jeg skal henvise til lovforslagets tekst og de bemærkninger, som ledsager det.

Ordføreren for forslagsstillerne (Arentoft) (FP):

Hermed tillader jeg mig at fremsætte *forslag til lov om ændring af lov om kommunale valg. (Ø-repræsentation i kommunalbestyrelser)*, idet jeg i øvrigt skal henvise til lovforslagets tekst og de ledsagende bemærkninger.

Ministeren for offentlige arbejder (Kjeld Olsen):

Jeg skal for folketinget fremsætte *forslag til lov om hovedstadsområdets kollektive personbefordring, forslag til lov om ændring af lov om udbygning af det storkøbenhavnske S-banenet og om forarbejder for tunnelbaneanlæg i København og Frederiksberg samt forslag til lov om ophævelse af lov om anlæg og drift af en tunnelbane i Københavns kommune*.

Den gældende lov om den kollektive personbefordring i hovedstadsområdet fra 1973, hvor vi fik samlet busdriften i området under én fælles administration, skal op til revision i indeværende folketingssamling.

Hensigten med lovrevisionen er at få forenet

bane- og busdriften i hovedstadsområdet, hvor banerne – sammenlignet med forholdene i den øvrige del af landet – spiller en central rolle for afviklingen af lokaltrafikken under hovedstadsrådets ledelse og ansvar. Herved får vi – som der nærmere er redegjort for i bemærkningerne til lovforslaget – de fornødne organisatoriske muligheder for en samordning af al lokaltrafik i området og for, at denne sker i samklang med den fysiske udvikling i øvrigt inden for området i henhold til regionplanlægningen.

Lovforslaget følger det, som min forgænger sammen med finansministeren og indenrigsministeren blev enige med repræsentanter for hovedstadsrådet om under forhandlinger i januar måned d. å. Disse forhandlinger var baseret på det forslag, som trafikrådet i henhold til den gældende lov skulle udarbejde, og som blev afleveret af rådets formand i april sidste år.

Det lykkedes ikke at få en samlet tilslutning i trafikrådet til formandens forslag, idet hovedstadsrådets repræsentanter i rådet ønskede en politisk afklaring af spørgsmålene om, hvilke beføjelser hovedstadsrådet skulle have overdraget fra staten med hensyn til banerne i området, hvilke økonomiske konsekvenser dette skulle have for hovedstadsrådet, og endelig hvilken sikkerhed hovedstadsrådet kunne få for, at der skabes en byrdefordelingsmæssigt neutral ordning.

Ved de førte forhandlinger mellem regeringen og hovedstadsrådets politikere er det lykkedes at få disse spørgsmål afklaret.

Hvilke beføjelser hovedstadsrådet vil få med hensyn til banerne i området, og de økonomiske konsekvenser heraf for hovedstadsrådet, er udførligt beskrevet i de almindelige bemærkninger til lovforslaget. Jeg vil derfor henvise hertil for så vidt angår disse 2 spørgsmål.

Hvad byrdefordelingsspørgsmålet angår, har det hele tiden været regeringens opfattelse, at foreningen af bane- og busdriften i hovedstadsområdet ikke skal medføre, at staten vælter de betydelige udgifter, som den i dag afholder til S-banetrafikken m. v., over på området – og det holder vi fast ved.

For at skabe en byrdefordelingsmæssigt neutral ordning foreslås det derfor, at staten skal yde et årligt tilskud til hovedstadsrådet svarende til statens nettobesparelse ved opgaveomlægningen.

Denne nettobesparelse er de investeringsomkostninger og det driftsunderskud, staten slip-

[Ministeren for offentlige arbejder.]

per for at afholde efter foreningens ikrafttræden.

Med hensyn til investeringerne har vi haft 3 alternative udbygningsplaner at gå ud fra. Det mindst omfattende alternativ – DSBs Plan 90 – svarer til et gennemsnit på 119 mill. kr. om året. De 2 andre alternativer – fremsat af hovedstadsrådet – er mere omfattende og svarer til henholdsvis 220 og 311 mill. kr. i årligt gennemsnit.

I lovforslaget har man imidlertid valgt i stedet at tage udgangspunkt i de gennemsnitlige årlige budgettal for perioden 1975-76-1979-80. Investeringsandelen af statstilskuddet er herefter fastsat til 175 mill. kr. om året, hvilket er ca. 25 mill. kr. mindre end gennemsnittet af de nævnte budgettal.

Med et driftstilskud – fastsat med udgangspunkt i de senest foreliggende regnskabstal – på 113 mill. kr. bliver grundbeløbet i det samlede statstilskud på 288 mill. kr. pr. år, der så – som nærmere beskrevet i bemærkningerne – skal reguleres for løn- og prisstigninger.

I anledning af de røster, der har været fremme, om, at hovedstadsområdet i forhold til resten af landet skulle få et for stort tilskud til den lokale banetraffic, må jeg erindre om, at det hele tiden har været – og stadig er – regeringens erklærede målsætning at få så stor en del som muligt af persontrafikken i de store sammenhængende byområder som hovedstadsregionen afviklet med baner og busser. Derfor må staten have en væsentlig interesse i, at også banetrafficen i hovedstadsområdet fortsat udbygges og forbedres – naturligvis uden at det skal ske på bekostning af banetrafficen i den øvrige del af landet.

Det må i denne forbindelse ikke glemmes, at en fortsat udbygning af den kollektive trafikbetjening i hovedstadsområdet har været en forudsætning for, at statens tilskud til vejanlæg i området har kunnet holdes på de senere års forholdsvis lave niveau. Staten bidrager således slet ikke til udbygningen af primærgadenettet i København.

Hovedstadsrådet skulle med det foreslåede statstilskud få mulighed for at give området en rimelig kollektiv trafikbetjening. Ét forhold vil jeg dog pege på i denne forbindelse.

Når DSB fortsat skal udføre banetrafficen og baneanlæggene som entreprenør for hovedstadsrådet, må det naturligvis ikke være sådan,

at staten gennem sine personale- og budgetrammer for DSB hindrer disse i at opfylde funktionen som entreprenør for hovedstadsrådet, således at hovedstadsrådet af den grund ikke kan realisere sine ønsker om nyanlæg af baner, køreplanændringer m. v.

Hermed være naturligvis ikke sagt, at hovedstadsrådet skal blive en slags stat i staten. Hovedstadsrådet må selvfølgelig også på dette område – på lige fod med amtsråd og kommunalbestyrelser – følge de aftaler f. eks. om takten i investeringsaktiviteten m. v., som staten og de kommunale organisationer til enhver tid måtte blive enige om.

De to andre lovforslag, hvorefter beslutningerne om anlæg af Lundtoftebanen og Citybanen samt ekspropriationsbestemmelserne for eventuelle tunnelbaneanlæg ophæves, er en konsekvens af foreningsforslaget, som indebærer, at beslutningsmyndigheden med hensyn til anlæg af nye lokalbanestrækninger i hovedstadsområdet for fremtiden overføres til hovedstadsrådet. Derfor har jeg fundet det rigtigst at fremsætte de tre lovforslag under ét.

Med disse ord, og idet jeg i øvrigt henviser til bemærkningerne til de enkelte lovforslag, skal jeg tillade mig at anbefale lovforslagene til hurtig og velvillig behandling.

Ordføreren for forslagsstillerne (Glistrup) (FP):

Jeg tillader mig herved at fremsætte *forslag til lov om enarmede tyveknygte m. v.* Jeg skal henvise til lovforslagets tekst og de bemærkninger, som ledsager det.

Handelsministeren (Ivar Nørgaard):

Hermed har jeg den ære for det høje ting at fremsætte *forslag til lov om statstilskud til energibesparende foranstaltninger i forbindelse med industrielle processer m. v.*

Forslag til lov om statstilskud til energibesparende foranstaltninger i forbindelse med industrielle processer m. v. blev fremsat i folketingsåret 1976-77, 1. samling (lovforslag nr. L 125). Forslaget nåede ikke at blive færdigbehandlet og bortfaldt ved udskrivelsen af valg til folketing i januar 1977.

Det forslag, som nu fremsættes, er på nogle punkter, som jeg skal omtale nærmere, ændret i forhold til det oprindelige lovforslag. Sigtet med lovforslaget er imidlertid uændret, nemlig gennem tilskud at stimulere til investeringer i