

[Kaj Hansen.]

hed på det elektriske område som ingen andre steder i verden. Den har medvirket til at spare menneskeliv, og den har medvirket til at undgå ulykker. Jeg synes ikke, det kan være rimeligt, at vi skal følge en hvilken som helst harmoniseringsbestræbelse, der kommer fra Bruxelles, når vi har en ordning, der er langt bedre.

Prøv nu også at se på, hvordan den vil virke i praksis. I øjeblikket er det sådan, at hvis der skal bringes en eller anden elartikel på markedet i Danmark, så skal den først godkendes og prøves af DEMKO, men sådan bliver det ikke efter ordningen her. Nej, da kan man markedsføre artiklen med store reklamer og annoncekampagner, og gud ved hvad, og så kan DEMKO på et senere tidspunkt gribe ind og så skal firmaet – det er den omvendte verden – tilbagekalde de produkter, som det har sendt på markedet. Enhver kan da se, at det er en tåbelig ordning i forhold til den, vi har, hvor fabrikanterne på forhånd kan få sikkerhed for, at når de har D-mærket, så opstår der ikke senere problemer.

Derfor vil jeg appellere til dette folketings fornuft, så det virkelig besinder sig på, hvad det drejer sig om, og fastholder den ordning, som vi har i forvejen, og som stort set ikke kan laves bedre.

Hjørtlund Christensen (DR):

Selv om Danmark vel nok har den bedste lovgivning omkring stærkstrømsanlæg, er der tilsyneladende nogle mangler med hensyn til en kontrol med loven. Jeg tænker her på importvarer. Men der er i lovforslaget givet hjemmel for en mere effektiv kontrol.

Med hensyn til omkostningerne ved godkendelse af disse apparater, disse elektriske dele, må det selvfølgelig være fabrikanten og importøren, der betaler disse.

Jeg forstår lovforslaget således, at DEMKO opretholdes som en dansk kontrolinstans, og derfor kan vi fra retsforbundets side medvirke til gennemførelse af lovforslaget. Uanset vort ønske om EF-medlemskab eller ej betragter jeg det som en praktisk ordning, at man lovgivningsmæssigt kan finde sammen om at lave noget fornuftigt, og det mener jeg vi gør på dette område.

Der kan selvfølgelig under udvalgsbehandlingen komme nogle ting frem, og det vil vi da holde øje med fra retsforbundets side.

Ministeren for offentlige arbejder (Kjeld Olesen):

Jeg vil gerne sige tak til de af ordførerne og de af stedfortræderne, der tog positivt imod lovforslaget. Det er anden gang, det bliver behandlet, og jeg vil gentage, hvad min forgænger sagde ved den tidligere førstebehandling, at det er jo ikke et af de forslag, hvor hele vort hjerte er med, men et forslag, som vi kan leve med.

Jeg skal ikke komme ind på, hvad hr. Bjørn Poulsen sagde om, hvad det indeholdt som essensen, at det kun var stikprøvekontrol, der her var gældende. Det er langt mere, men det får vi lejlighed til at vende tilbage til.

Jeg vil kun til hr. Lowzow sige, at jeg er meget villig til at drøfte de to spørgsmål, hr. Lowzow nævnte, nemlig spørgsmålet om dobbeltadministration, altså DEMKO og elektricitetsrådet, og spørgsmålet om finansiering.

Hermed sluttede forhandlingen.

Lovforslagets overgang til anden behandling vedtoges uden afstemning.

Første næstformand (Grete Hækkerup):

Jeg foreslår, at lovforslaget henvises til det energipolitiske udvalg. Hvis ingen gør indsigelse mod dette forslag, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Den næste sag på dagsordenen var:

Første behandling af forslag til lov om hovedstadsområdet kollektive personbefordring.
(Lovforslag nr. L 151. Fremsat 12/4 77).

Første næstformand (Grete Hækkerup):

Sammen med denne sag behandles de to sidste sager på dagsordenen, nemlig:

Første behandling af forslag til lov om ændring af lov om udbygning af det storkøbenhavnske S-banenet og om forarbejder for tunnelbaneanlæg i København og Frederiksberg.
(Lovforslag nr. L 152. Fremsat 12/4 77).

Første behandling af forslag til lov om ophævelse af lov om anlæg og drift af en tunnelbane i Københavns kommune.

(Lovforslag nr. L 153. Fremsat 12/4 77).

Lovforslagene sattes til forhandling.

Knud Damgaard (S):

Det kunne have været spændende at se, hvorvidt anlæggelsen af en tunnelbane i København ville have ændret udviklingen i byen. Måske ville City have haft større muligheder for at bevare sit historiske særpræg og også i fremtiden være en stærk og levende del af hovedstadens tilværelse. Nu ophæves loven om en tunnelbane i Københavns kommune såvel som den vedtagne udbygning af S-banenettet bl. a. i retning af Lundtofte.

Der er gode grunde til nu at ophæve de to anlægslove. Udviklingen i City har taget en helt anden retning end forudset i de prognoser, der lå til grund for de trufne beslutninger, og det vil, hvis der i øvrigt i fremtiden alligevel bliver mulighed for at genoptage disse planer, være noget, der alene sker i Hovedstadsrådets regie, når det forslag om hovedstadsområdets kollektive personbefordring, som vi nu behandler, er vedtaget i tinget.

Det er et stort skridt, der tages med dette lovforslag. Nogle vil nok mene, at den tilpasning af anlæg, takster og køreplaner for busser og baner, som er nødvendig i hovedstadsområdet, kunne have været gennemført uden den omfattende ændring i den organisatoriske struktur, som forslaget sigter på. Den udvidede kompetence, der nu helt entydigt lægges under Hovedstadsrådet, har dog den særlige forudsætning, at den sikrer et effektivt samspil mellem trafikplanlægning og regionplanlægning i et område, hvor kollektiv trafik må prioriteres højere end noget andet sted i landet. Den er blevet en meget stor succes, og det er givet, at den vil kunne styrkes og vel at mærke på den måde, at hovedstadsområdets befolkning selv kan beslutte, hvilken pris man vil betale for en effektiv kollektiv trafikafvikling.

Den, der bor i det område, ved, hvor vigtigt det er at få samordnet takster og få sat dem lavest muligt, samt at køreplaner mellem tog og busser er fastlagt så hensigtsmæssigt som overhovedet muligt. Dette sikres ved dette forslags gennemførelse.

Gennemførelsen har afgørende konsekvenser. Det bliver Hovedstadsrådet, der beslutter takster, billetsystem, køreplaner og drift vedrørende tog, der alene kører i hovedstadsområdet. Det bliver HR, der træffer beslutning om nye anlæg og materielanskaffelser, og DSB bliver entreprenør for HR, der afholder omkostningerne for DSB. HRs kompetence skal

også angå privatbanerne, der skal føres forhandlinger herom, og de overenskomster, der skabes, skal godkendes af ministeren for offentlige arbejder og finansministeren.

Til at klare de anlægs formål, der bliver tale om i fremtiden, bliver der stillet et tilskud i udsigt som en investeringsandel på 175 mill. kr. om året fra statens side, og dertil kommer et driftsunderskudstillæg, som er ansat til 113 mill. kr. Disse beløb synes særdeles rimelige, når man tager i betragtning de investeringsomkostninger, de to anlægslove, vi nu ophæver, ville have medført, lige så vel som driftstilskuddet synes rimeligt i forhold til de tab, der følger af S-banetrafikken i København.

Lovforslaget kan give mig anledning til at spørge ministeren om, hvorvidt man i tilstrækkeligt omfang har tilgodeset DSBs godstrafikbehov med den udformning, aftalerne har fået. Det fremgår heller ikke direkte, om Hovedstadsrådets kompetence på anlægsområdet hjemler, at HR efter 1. april 1978 kan beslutte ikke at gennemføre de vedtagne anlægslove for S-banenettet fra Tåstrup til Høje Tåstrup og fra Solrød til Køge. I forbindelse med Høje Tåstrup-udbygningen forekommer der i forhold til DSBs planlægning at være sammenhænge med så store DSB-interesser for fjerntrafikken, at en positiv tilkendegivelse bør komme til udtryk på en eller anden måde.

Det samme gælder vel forholdet vedrørende Solrød-Køge, hvor store økonomiske, planlægningsmæssige og erhvervmæssige interesser vil blive berørt, hvis ikke det understreges, at der er sikkerhed for strækningens gennemførelse i henhold til de trufne beslutninger.

Problemer, der kan opstå undervejs, er forudset løst ved hjælp af et udvalg med 3 medlemmer udpeget af ministeren for offentlige arbejder og 3 medlemmer udpeget af Hovedstadsrådet. Med udsigt til, at der kan opstå problemer, som i afgørende grad har lands- og regional interesse, vil jeg bede ministeren overveje, om dette udvalg ikke bør bestå af politikere fremfor at følge den normale praksis, hvilket vil sige, at det sammensættes af embedsmænd. Som sagt er dette et stort skridt, der tages. Hovedstadsområdet er så specielt i trafik og regional henseende, at det store skridt er berettiget. Hvis der er tale om lands- og regionale konsekvenser af lovforslaget, må det nok erkendes, at de vil være til gavn for fjerntrafikale løsninger. Trods investerings- og driftstilskud til HR bliver det i væsentlig grad

[Knud Damgaard.]

HRs egen befolkning, der kommer til at betale for den service på et kollektivt trafikgrundlag, man ønsker. Også af den grund finder mit parti aftalerne fornuftige, og vi vil medvirke til en hurtig afklaring i udvalget med det sigte at fremme lovforslagets gennemførelse.

Glensgård (FP):

I fortsættelse af det sidste ærede medlems, hr. Knud Damgaards, bemærkninger skal vi tilsige ministeren en velvillig behandling af lovforslagene nr. L 152 og L 153, og i modsætning til socialdemokratiets ordfører vil vi ikke begære udvalgsbehandling for lovforslagene nr. L 152 og L 153. Det var jo prestigeprojekter, der kom igennem i de glade 1960'ere, og vi kan allerede nu forudse, at vi får et lignende lovforslag fra en kommende regering i begyndelsen af de triste 1980'ere, nemlig lovforslag om ophævelse af lov om anlæg af en Storebæltsbro, idet man må erkende, at det er et lige så stort luftprojekt med de økonomiske forhold, vi har, som de projekter, der er vedtaget i henholdsvis 1967 og 1961.

Derimod begærer vi udvalgsbehandling om lovforslag nr. L 151 om hovedstadsområdets kollektive personbefordring. Det er ikke en sag, der skal hurtig igennem udvalget. Der er en lang række problemer i forbindelse med Hovedstadsrådet og Hovedstadsområdets Trafikskelskab, og i hvert tilfælde bliver der en lang række problemer i forbindelse med DSBs deltagelse i dette arbejde.

Nu skal DSB til at arbejde som entreprenørvognmand, og når vi kender priserne og prisudviklingen for entreprenørvognmænd i almindelighed inden for Hovedstadsområdets Trafikskelskab, må vi se den samme udvikling i øjnene, når DSB skal deltage i dette samarbejde.

Vi er absolut ikke tilhængere af, at DSB nu blot skal kræve sine udgifter dækket, når de kører under en eller anden HT-ordning, og i hvert tilfælde ønsker vi ikke at give ministeren de beføjelser, der er lagt op til i lovforslaget.

Med hensyn til L 151 begærer vi som sagt udvalgsbehandling, og vi kan allerede nu forberede ministeren på, at der vil blive et stort udvalgsarbejde omkring dette lovforslag.

Ivar Hansen (V):

Jeg skal først gøre et par bemærkninger om lovforslag nr. L 151 og sige, at man jo

godt kan være enig i, at det kan være hensigtsmæssigt, at ét organ har ansvaret alene for den kollektive trafik inden for sit område, i dette tilfælde Hovedstadsrådet. Men bliver der tale om det efter dette lovforslag? Det mener jeg nok, at man kan have sine meget store tvivl om. Det vil jo stadig væk være sådan, at staten i høj grad er inde i billedet og dermed sidder med omkring bordet, hvad angår en meget betydelig underskudsinddækning, og så vidt jeg kan se endda på et højere niveau, end det har været tilfældet hidtil. Og hvis man tager den rent administrative del af sagen, så siger ministeren i bemærkningerne, at der ikke vil være tale om nogen fordyrelse på den led. Det har jeg nu nok mine tvivl om.

Det er altså på den ene side Hovedstadsrådet, der rekvirerer de forskellige ydelser og har ansvaret for, hvad der skal ske både på drift og nyanlæg, det er DSB, der skal optræde som entreprenør, og det er staten, der alligevel kommer ind i billedet på den økonomiske side.

Det fremgår af bemærkningerne til lovforslaget, at der bliver tale om en underskudsinddækning, som består dels af en investeringsandel, dels af en driftsandel.

Investeringsandelen er på 175 mill. kr., og når jeg siger, at der bliver tale om en økonomisk inddækning på et højere niveau end hidtil, vil jeg godt have bekræftet fra trafikministerens side, om det er tilfældet. Den inddækning, der skal finde sted på anlægssiden, hvordan forholder den sig til de årlige investeringsrammer, vi har på finansloven med hensyn til DSBs virksomhed i hovedstadsområdet? Så vidt jeg kan skønne, bliver der her tale om et betydelig højere beløb.

Man må sige, at den organisatoriske samkøring, som her skal ske, også giver anledning til en række principielle overvejelser angående underskudsinddækning i det hele taget i forholdet staten og kommunerne imellem i den slags trafikale sager. Kan der ikke, når Hovedstadsområdets Trafikskelskab har det økonomiske ansvar for bussiden, og staten alligevel via DSB skal gå ind i en underskudsinddækning, hvad angår banesiden, blive tale om en række forvriddinger i trafikal henseende? Det har vi en række betænkeligheder over for.

Det fremgår endvidere af bemærkningerne, at det tilskud, som staten skal betale til Hovedstadsrådet, skal reguleres for pris- og løn-

[Ivar Hansen.]

stigninger, og her henviser ministeren til bloktilskudssystemet og det forslag, indenrigsministeren har fremsat herom. Vi ved jo, at der efter indenrigsministerens opfattelse fremtidig skal tages hensyn til lønniveauet i de enkelte områder, og her vil jeg gerne sige til ministeren, at et sådant reguleringssystem jo ikke virker særlig intensiverende med hensyn til fremtidige muligheder for rationalisering, når der i så høj grad skal tages hensyn til det fremtidige lønniveau som en væsentlig ting.

Jeg vil gerne spørge ministeren, hvor meget vi i fremtiden bliver bundet af dette tilskud. Det fremgår nemlig endvidere af bemærkningerne, jeg citerer, at kompensationsydelsen, der skal anvendes til kollektive trafikformål, vil blive udbetalt over en særlig konto på indenrigsministerens budget på finansloven. Det indebærer, at Hovedstadsrådet frit kan afgøre hvilke kollektive trafikformål kompensationsydelsen skal anvendes til. Og så kommer det vigtige efter min opfattelse: en sådan kontering vil samtidig markere, at tilskuddet ikke senere hen forudsættes beskåret i forbindelse med besparelser på statens trafikudgifter.

Så spørger jeg: betyder det, at vi i en lang årrække er forhindret i at drøfte besparelser på det her nævnte trafikområde for statens vedkommende? Og hvilke konsekvenser vil det kunne få for det øvrige land inden for den regie, vi her drøfter?

Jeg er ikke i tvivl om, at lovforslag nr. L 151, hvis det gennemføres, betyder ganske gode vilkår for Hovedstadsrådet og for HT, men spørgsmålet er, synes jeg nok, i meget høj grad, hvorvidt helhedsbetragtninger i forhold til det øvrige land i tilstrækkelig grad er tilgodeset.

Vi føler os altså langt fra overbevist om, at det, der her foreslås, er en rigtig og hensigtsmæssig løsning, og jeg vil gerne sige til trafikministeren, at vi heller ikke føler os overbevist om, at det ud fra de spørgsmål, der her er rejst, spørgsmål, som utvivlsomt også vil blive rejst fra anden side, vil være muligt at færdigbehandle dette lovforslag i denne samling.

Om de to øvrige lovforslag kunne der nok være anledning til at sige en hel del ting, men skulle vi ikke forbigå det nogenlunde med få ord. Hvad angår lovforslag nr. L 153 er det jo et levn fra en tid, hvor man troede på en betydelig større vækst, end der blev tale om, og ligeledes er der tale om for lovforslag nr. L 152s vedkommende, at der har været et andet

forløb med hensyn til behovene i hovedstadsområdet, og derfor kan jeg sige, at vi for lovforslagene nr. L 152s og L 153s vedkommende kan støtte, at de gennemføres uændret.

Lowzow (KF):

De to sidste lovforslag kan vi også love støtte til uden nogen udvalgsbehandling. Vi synes også, det lyder meget sympatisk, at man vil afhænde de ejendomme, man ligger med nu, og som øjensynlig giver et større underskud. Det må være rigtigt at komme ud af en sådan forretning, når der ikke er noget formål med at ligge med disse ejendomme. Jeg kan ikke lade være med at tænke på debatten mellem ministeren og undertegnede i eftermiddags. Her er altså et af disse tilfælde, hvor vi ser, at man har planlagt forkert, og at udviklingen ikke er gået, som tallene viste. Om det så kan gå den anden vej med de tal, vi talte om i eftermiddags, kan jeg ikke se, men det må vi jo så lade fremtiden afgøre.

Vedrørende forslaget, som jeg betragter som hovedforslaget, om at overføre øget ansvarlighed og dispositionsret til Hovedstadsrådet, så har vi gennemgået det meget nøje og set på, hvad vi kunne gøre ved dette. Vi finder, at vi er kommet meget langt med arbejdet for den kollektive trafik her i København, men at overflytte ansvaret for investeringer og for nyanlæg fra folketinget til Hovedstadsrådet, mener vi er at gå for langt. Vi mener også, at det må være noget utilfredsstillende for DSB, at så stor en del af trafikken, som nærbanerne er, udskilles, og at der laves en selvstændig ordning for den.

Jeg ved jo, at DSB altid har ligget ministeren meget på sinde, så jeg vil være glad for at give ministeren tilslutning til i dag, at vi lader disse ting blive under DSB, og så må vi finde en ordning, hvorefter vi sammenarbejder DSBs arbejde inden for hovedstadsområdet med Hovedstadsrådets Trafikselskab, uden at vi lægger den direkte beslutningsproces derover.

Der vil sandsynligvis også vise sig at blive meget store problemer med kombinationen af DSBs drift uden for området. Det kan vi se alene af den måde, som forslaget er formuleret på; der er muligheder for tvister, det kan man se af bemærkningerne om takstproblemer med den trafik, der kommer udefra og går ind i området.

Der er en masse detailspørgsmål, men vi synes i hvert tilfælde, at ansvaret i sidste instans må ligge her i folketinget, og vi mener også,

[Lowzow.]

at når DSB fortsat skal udføre banetrafikken 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. Blot en tanke som denne kan give store problemer i forbindelse med ønsket om en fortsat rationaliseringsproces inden for DSB som sådan.

Vi er altså ikke positivt stemt over for forslaget, og vi håber, at vi må kunne finde frem til en anden ordning, hvor målet kan nås, uden at vi totalt afgiver beslutningsprocessen. Vi mener, det er meget store beløb, man opererer med her også. Vi har tilsammen i de to beløb et grundbeløb på 288 mill. kr., som skal reguleres i henhold til udviklingen, som der står. Det vil altså sige, at det ikke er småpenge, vi taler om at lægge over i Hovedstadsrådets regie.

Jeg må sige, at det er en negativ indstilling, vi har til dette, men vi vil gerne have et udvalgsarbejde om det og en gennemgang af, hvad der kan gøres for sagen i udvalget om offentlige arbejder.

Bent Olsen (CD):

Disse lovforslag er en konsekvens af trafikudviklingen i København. Centrum-demokraterne kan gå ind for lovforslagernes principper og kan anbefale lovforslagene til vedtagelse.

Bjørn Poulsen (SF):

Hvad angår lovforslag nr. L 151, er det jo et interessant forslag med adskillige perspektiver i.

Vi er positive over for, at Hovedstadsrådets Trafikselskab overtager driften af DSBs lokaltrafik under HTs område, men ligesom den socialdemokratiske ordfører er jeg lidt i tvivl om netop HTs kompetence i spørgsmålet om nyinvesteringer og nyanlæg. Det er vel nok noget, vi kan få svar på enten her eller i udvalget, og vi vil da medvirke til en positiv behandling i udvalget.

Hvad angår lovforslag nr. L 152 og L 153, drejer de sig om de skønne spildte drømme, som på grund af udviklingen i København desværre i dag er faldet på gulvet. SF vil medvirke positivt til en hurtig gennemgang af disse forslag i udvalget.

Fuglsang (DKP):

Udgangspunktet for disse tre lovforslag om den kollektive trafik er, at det er temmelig afgørende for forholdene i et område med 1¼ million indbyggere og i en tid, hvor næsten alle lægger megen vægt på at øge den kollektive trafik på den individuelle trafiks bekostning. Baggrunden er også en byplan- og befolkningsmæssig udvikling, der i voldsom grad øger afstanden både i km og tid mellem bopæl og arbejdsplads og skole, hvor transporten ikke mindst for den enkelte har en ganske stor økonomisk betydning.

Af de tre forslag omhandler lovforslag nr. L 151, det om hovedstadsområdets kollektive personbefordring, noget, som vi principielt finder rigtigt, en organisatorisk løsning, som vi finder sund og fornuftig, og som vi stort set kan støtte.

Det betyder selvfølgelig ikke, at der ikke her er problemer, som måske nok kan trænge til en nærmere uddybning, og det gælder de tilskudsordninger, som tidligere på aftenen har været nævnt heroppefra. Det gælder også med hensyn til den absolutte størrelse af tilskuddene, som vi ikke finder alt for imponerende, bl. a. af den grund, at de ikke giver noget som helst til udbygning af tunnelbanen. Nu ved vi nok, at dette har sine ganske særlige årsager; ikke desto mindre var det i hvert fald for kommunisternes vedkommende en både rigtig og påkrævet beslutning, da et næsten enstemmigt folketing i 1967 gik ind for bygningen af en sådan tunnelbane. Det fremgår også af den motivering, som den daværende trafikminister gav for beslutningen, nemlig, som han sagde, en stigende motorisering, en udvikling, som han forudsagde stadig ville gå fremad. Han forudsagde, at i takt hermed ville trafikvanskelighederne stige. Det gjorde det nødvendigt at aflaste gadenettet. Og han sagde:

»Det kan kun ske ved at lægge trafikken under jorden. Det har andre storbyer måttet gøre, og Københavns kommune kommer næppe uden om det. Vi kan ikke blive ved med at undgå det.«

Og det mener vi kommunister stadig væk, at man ikke kan. Vi mener, at der ikke bør gå en menneskealder, inden man kommer videre, sådan som det f. eks. skete med Hanstholm havn, fra man dér tog den første beslutning, til man indviede den. Vi mener ikke, at der bør gå så lang tid, fordi hvert års udskydelse

[Fuglsang.]

blot vil gøre problemerne større og løsningen dyrere.

Med hensyn til den byrdefordeling, som i tidens løb har været genstand for diskussion, mener vi, at det drejer sig om et så omfattende anlægsprojekt, at staten er nødt til at gå ind i det. Men trods alt dette behandler vi i dag et forslag om at ophæve loven, 17 år efter at en trafikminister forudsagde dens ubetingede nødvendighed, og det sker næsten samtidig med 10 års jubilæet for lovens endelige vedtagelse. Vi behandler det i dag på samme dag, som et flertal mener, at vi har råd til at bruge 2,7 mia kr. til militære fly, og så mener man ikke, man har råd til denne overmåde nødvendige tunnelbane.

Vi har i de mellemliggende 17 år kunnet læse, hvordan ministerens forudsigelser fra 1960 har holdt stik. Han forudsagde, hvordan andre storbyer ude i verden ville følge med tiden. Det er sket, det har vi kunnet læse om. Herhjemme er man blot kommet til visse tilløb, nogle få eksproprieringer, nogle få jordbundsundersøgelser, og så naturligvis nedsættelsen af et udvalg, som skulle forberede den endelige iværksættelse af byggeriet.

Om dette udvalgs virke kan man bl. a. i bemærkningerne læse, at der er: »... anlagt den praksis »efter omstændighederne« at tillade de pågældende byggerier og anlæg uden hensyn til de foreliggende tunnelbanepåbudsplaner.« Der er da vist noget her, som ikke stemmer. De, som faktisk skal administrere den lovbestemte og gennemføre de foreliggende tunnelplaner, handler uden videre, som om disse slet ikke eksisterer.

Nu søger man altså ved hjælp af de altid taknemlige tal at motivere, at man må opgive tunnelbanen, og henviser bl. a. til den befolknings- og trafikmæssige udvikling, som er sket, først og fremmest i det indre København. Her til er der umiddelbart det at sige, at de trafik- og parkeringsvanskeligheder, som man kunne henvise til både i 1960 og 1967, stadig findes og vitterlig jo ikke er mindre, end de var dengang for henholdsvis 17 og 10 år siden. Dertil kommer, når vi ser på Københavnskortet: hvor mange brede cementveje når ikke ind til byens indfaldsporte, og er det stadig væk ikke sådan, at motortrafikken dukker op i debatten, bl. a. i de hede debatter vi har haft herinde om Lyngbyvejens indførelse, Søringen og den slags ting?

For os, og jeg tror for en stor del af hovedstadens befolkning, er der intet ændret i, at den eneste fornuftige løsning af persontrafikken er anlægget af denne tunnelbane. Dertil kommer, at trafikken jo ikke blot er en blind, passiv faktor, som kan begrundes med prognoser ud fra forudbestemte mønstre. Alle erfaringer viser, at trafiknettets udvikling aktivt indvirker på udviklingen og i og for sig også på trafikens mønstre.

Selv med visse mangler med hensyn til koordinering, billetpriser osv., har HT jo haft en ganske gavnlige indflydelse på forholdet mellem individuel og kollektiv trafik. Jeg tænker bl. a. på den undersøgelse, som viste, at én af de nye ekspreslinjer har fået 25 pct. nye passagerer, som har erklæret, at de tidligere kørte individuelt. I øvrigt har denne bedre betjening også været medvirkende til, at HT's underskud trods alt var 42 mill. kr. mindre end forudset. Men dertil kommer, at den kollektive trafikets betydning ikke alene kan måles ud fra dens direkte større eller mindre underskud, men også ud fra, hvad den kollektive trafik betyder som helhed for samfundet, sammenlignet med den individuelle trafik.

Trafikken påvirker også aktivt byudviklingen. Det gælder den indre by, noget, som har været omtalt. Det gælder f. eks. en bydel som Amager. Bedre forbindelser og i høj grad en tunnelbaneforbindelse vil have en positiv betydning for denne bydels udvikling, sammenlignet med de betingelser, den har nu, med de utilstrækkelige broforbindelser. Dertil kommer, at derovre findes jo de eneste større friarealer inden for hovedstaden, Vestamager, men det er jo et andet problem.

Vi mener altså, at tunnelbanen bør bygges, bør fremskyndes. De 900 mill. kr., den koster, vil i nogen grad kunne spares på arbejdsløshedsunderstøttelser. Den vil ikke være alt for valutakrævende, og man vil yderligere spare valuta i det omfang, trafikken i større omfang end nu i hele området overgår til elektrisk drift.

Niels Helveg Petersen (RV):

Vi hilser de foreliggende lovforslag velkommen.

Der sker herved for det første en afskaffelse af det såkaldte trafikråd, som jo var en underlig skabning, der så dagens lys under forhandlingerne med Hovedstadsrådet. Det var allerede dengang indlysende, at det havde været

[Niels Helveg Petersen.]

mere logisk at lægge ansvaret for kollektiv trafik og for den koordinering, der skulle ske, ikke i trafikrådet, men direkte under Hovedstadsrådet, som ganske vist er indirekte valgt, men dog repræsenterer borgerne i området.

Man må vel sige til ministeren, at det forslag, der her præsenteres, jo svarer til, hvad der var ønsket i 1974, hvad der var sigtet med hovedstadsreformen i 1974, og hvad hovedstadsreformen i 1974 skulle videreføres med.

Der er i forslaget både et trafikalt, et planlægningsmæssigt og et økonomisk sigte.

Hvis vi ser på det trafikale først, så vil koordineringen af bane- og busdrift give store muligheder for at tilrettelægge en fornuftig takstpolitik, udforme køreplaner, som er hensigtsmæssige, og fastlægge en fornuftig servicestandard.

Jeg synes også, man må have lov til at pege på, at den koordinering, der allerede er sket for bustransportens vedkommende igennem HT, jo har vist, at der ved en sådan bedre koordinering af takstpolitik, af køreplaner og servicestandard kan opnås ganske overordentlig gode resultater for den kollektive trafik. Det, man gør her, er sådan set at skubbe grænsepælene et stykke længere ud og også sikre den nødvendige koordinering mellem bus og bane.

Der er desuden et vigtigt planlægningsmæssigt hensyn. For den fysiske planlægning i hovedstadsområdet er det selvsagt af stor betydning, at hele den kollektive trafik kan udvikle sig på en koordineret måde og i overensstemmelse med de planer, der lægges for den fysiske planlægning. Her er det jo sådan, at Hovedstadsrådet er ansvarlig for den fysiske planlægning og nu også bliver fuldt ansvarlig for den kollektive trafik, og det anser jeg for at være en afgørende forudsætning for, at den fysiske og den trafikale planlægning virkelig kan komme til at hænge sammen.

Endelig er der så de økonomiske sider af sagen. Det, der sker her, er sådan set udtryk for et godt princip, som i øvrigt er lagt til grund ved arbejdet med byrdefordelingsspørgsmålene. Man giver brugerne, de direkte ansvarlige, dem, der træffer beslutningerne, en form for bloktilskud og overlader derefter til brugerne selv at anvende pengene på den måde, der er mest hensigtsmæssig. Dette er en logisk videreførelse af den byrdefordelingsreform, der i øvrigt ligger i kommunalarbejdet.

Jeg har nok hørt, at der var flere ordførere, bl. a. hr. Ivar Hansen og hr. Lowzow, som var betænkelige ved, at staten skulle give afkald på et styringsmiddel og på en indflydelse i hovedstadsområdet. Det er en betænkelighed, jeg ikke deler, og jeg deler den slet ikke, hvis vi diskuterer økonomien i det. Hvis ikke der sker denne koordinering af bane- og busdrift, så er jeg bange for, at det økonomiske ansvar, som staten pådrager sig i kraft af en ringere trafikudnyttelse, dårligere planlægning og stigende underskud på DSBs nærtrafik, vil stille øgede krav til staten. Den eneste mulighed for at undgå det er at sikre den størst mulige koordinering og planlægning af den samlede kollektive trafik.

Jeg tror, at dette forslag vil medvirke til en styrkelse af den kollektive trafik i hovedstadsområdet, vel at mærke med fastholden af et klart økonomisk ansvar hos dem, som skal træffe beslutningerne, og som skal bruge trafiknettet i det daglige.

De to andre forslag skal jeg ikke bruge mange ord på. For så vidt angår afskaffelsen, eller skal vi sige den endelige sløjfning af projektet om en Citybane, er det noget, som mit parti har ønsket. Vi har stemt imod Citybanen, og Citybanen følger sig nu til andre store, glørværdige, stort tænkte, men vanskeligt gennemførlige trafikprojekter som Saltholm og Søringen. Det er med stor fornøjelse, at jeg på mit partis vegne bidrager til at begrave Citybanen endeligt i dag.

Lis Starcke (DR):

Jeg vil så til gengæld begynde med de to forslag nr. L 152 og L 153, som retsforbundet kan stemme for. Vi gør dog opmærksom på det ene store problem, at forbindelsen imellem Amager og Sjælland ikke er god nok. Man kan jo ad anden vej få ordnet de ting, ansvaret vil jo være lagt over på Hovedstadsrådet. Nu er man forhåbentlig opmærksom på de dele.

Med hensyn til lovforslag nr. L 151 mener vi også, at det er et meget stort forslag og ser gerne, at det bliver behandlet i udvalg.

I lovforslagets §§ 1 og 4 deles banenettet op i to afdelinger. For det første er der den strækning, som udelukkende afvikler nærtrafikken, trafikken inden for hovedstadsområdet, og der er sådan set ikke nogen problemer, fordi Hovedstadsrådet får indtægterne og også afholder alle omkostningerne.

[Lis Starcke.]

Men med hensyn til § 4, de strækninger, hvor der også afvikles trafik ud over hovedstadsområdet, det, vi kunne kalde fjerntrafikken, København-Helsingør, København-Roskilde og strækningerne fra Roskilde til Hvalsø, Borup og Tureby over Køge, er forholdet et noget andet, idet Hovedstadsrådet ifølge lovforslaget skal godtgøre DSB deres indtægtstab for den persontrafik, som ad disse strækninger kun foregår inden for hovedstadsområdet. Der vil jeg lige spørge om en ting. Dette indtægtstab skal i henhold til bemærkningerne reguleres i forhold til DSBs almindelige takstpolitik, altså uanset hvilken takstpolitik Hovedstadsrådet måtte føre, men det fremgår ikke af lovteksten. Det står kun i bemærkningerne. Burde det ikke principielt enten forekomme i lovteksten eller i alle tilfælde fastlægges i den overenskomst, som man bemyndiger ministeren til at lave med Hovedstadsrådet, hvor man altså afgør forholdet mellem Hovedstadsrådet og DSB? Jeg synes, det i hvert fald bør nedfældes ét af de to steder.

Så vil jeg gerne spørge om en anden ting, og det har venstres repræsentant været inde på, nemlig investeringsandelen på de 175 mill. kr. ud af det årlige statstilskud på de 288 mill. kr. som grundbeløb til Hovedstadsrådet. Kan det ikke medføre en overkompensation til Hovedstadsrådet? Ifølge Plan 90 har DSB planlagt at nedtrappe investeringerne i S-banerne i løbet af 1980'erne, da S-banenettet så vil være udbygget til Køge, til Høje-Tåstrup og eventuelt til Måløv. Hvis derfor de 175 mill. kr. er beregnet på basis af investeringsbeløbene i S-banenettet i 1970'erne, hvor investeringsbeløbene var store på grund af bygningen af Køgebugtbanen, udbygningen af Hareskovbanen, stort S-togsværksted i Tåstrup m. m., så er vi fra retsforbundets side bange for, at en for stor investeringsandel i hovedstadsområdet eventuelt vil komme til at gå ud over baneudbygningen i det øvrige land. Også af den grund vil vi gerne have en udvalgsbehandling.

Ministeren for offentlige arbejder (Kjeld Olesen):

Jeg er i den situation, at jeg kan bringe en hjertelig tak for en fantastisk tilslutning fra praktisk taget samtlige ordførere i tinget, i hvert fald når det drejer sig om de to lovforslag, der går ud på at nedlægge københavnske tunnelbaner.

Når det gælder forslaget om sammenlægninger af bane og vej i hovedstadsområdet, fremgår det jo af debatten, at der har været forskellige opfattelser af tingene. I hvert fald har der været rejst en hel del tvivl om forskellige sider af dette forslag og også om principperne bag forslaget.

Jeg synes faktisk ikke, det kunne siges bedre end den måde, hvorpå ordføreren for det radikale venstre fremlagde tingene. Han understregede, at dette var det, der var sigtet med det, vi havde fremme i 1974, at der her er tale om et endeligt skridt hen imod en fuld koordinering af den samlede kollektive trafik inden for hovedstadsområdet. Jeg synes også, at ordføreren på en udmærket måde fremhævede de fordele, der er forbundet hermed.

Der har været stillet forskellige spørgsmål vedrørende den økonomiske side. Her vil jeg bare som et samlet svar på flere spørgsmål sige, at det, der er anført i lovforslaget med de 288 mill. kr., hvoraf en del angår investeringer og en anden del driften, er det udgangspunkt, man starter fra, men at princippet i øvrigt er, at brugeren betaler.

Hr. Lowzow mente, at man fra statens side ligesom lod det løbe for meget ud af kontrol. Vi diskuterer jo ofte problemet om lokalt selvstyre. Vi diskuterer ofte det princip, som mange hæger om, at økonomisk ansvar også skal følge med en medbestemmelse eller bestemmelse om tingene. Det synes jeg i og for sig er et princip, der er meget godt nedlagt i dette forslag. Hvis man i hovedstadsområdet ønsker at investere yderligere, skal man selv betale. Hvis man ønsker at fastlægge en takstpolitik, der er lavere i niveau end det øvrige lands, ja, så må man selv betale udgifterne hertil. Det er derfor jeg finder, at det er meget væsentligt at understrege den sammenhæng, der er imellem dette princip og den bestemmelse og det ansvar, man ifølge lovforslaget overgiver til Hovedstadsrådet.

Det er rigtigt, som hr. Lowzow var inde på, at der naturligvis dels kan være nogle overgangsvanskeligheder, dels kan være den vanskelighed, der består i, at der ikke kan undgå at blive en sammenblanding af nærtrafikken og DSBs langtrafik. Jeg mener imidlertid, at det er problemer, der er til at overvinde. Lad der så være en indkøringsfase, men jeg er helt overbevist om, at det vil kunne lægges til rette således, at det kan fungere på en udmærket og praktisk måde.

[Ministeren for offentlige arbejder.]

Så spurgte fru Lis Starcke mig om et par ting. Det ene var dette med den blandede trafik, og hvordan og hvorledes man kunne klare den erstatning til DSB, der er tale om. Når det drejer sig om forslaget som sådant, har det jo været indgående drøftet, endda igennem længere tid, imellem de berørte instanser, og man har også i de praktiske forhandlinger været inde på dette spørgsmål. Jeg vil meget gerne vende tilbage til det i udvalget og forklare nærmere om, hvordan man forestiller sig dette tiltællagt, også meget gerne, når det drejer sig om det sidste spørgsmål, fru Lis Starcke stillede. Man har altså et givet udgangspunkt på de 175 mill. kr. til investeringer. Er det ikke således, at man her i de senere år har haft et højt investeringsniveau, der ifølge Plan 90 vil blive nedtrappet hen imod 1980'erne og efter 1980? Også dette har været taget ind i behandlingen af tingene, og det er det udgangspunkt, man her er nået frem til.

Jeg vil altså meget gerne også over for udvalget gå nærmere ind i de vurderinger og beregninger, der har ligget bag dette tal på 175 mill. kr. Sammenfattende vil jeg sige, at det er givet, at der vil være en hel del af de spørgsmål, der har været stillet, der skal besvares.

Som bekendt er forslagets sidste paragraf udformet således, at forslaget træder i kraft den 1. april 1978. Det indebærer, at vi, hvis det skal opfyldes, enten skal være færdige i denne folketingssamling eller meget hurtigt i næste folketingssamling.

Jeg vil gerne understrege, at udarbejdelsen af lovforslaget er slutfasen af et meget langvarigt forhandlingsarbejde, der er foregået imellem de berørte instanser. Det betyder også, at vi meget hurtigt kan have relevante oplysninger og svar frem. Jeg synes, det er meget forståeligt, at udvalget ud fra dette forslag ønsker at stille mange spørgsmål, og jeg skal gøre mit til at besvare dem grundigt og hurtigt.

Glensgård (FP):

Da Hovedstadsområdets Trafikselskab blev gennemført, fik man samtidig gennemført ordningen om entreprenørvognmænd. Denne ordning kommer nu billedlig talt også til at omfatte DSB. DSB kommer til at køre som entreprenørvognmand i den nye sammenkobling.

Vi så stigningerne i omkostningsniveauet for entreprenørvognmænd løbe fuldstændig løbsk,

dengang de gik ind fra at drive en selvstændig virksomhed til at være entreprenøransatte. Jeg vil godt sige, at jeg er enig med ministeren i, at der kan ligge nogle besparelser i en sammenkædning af den kollektive trafik, men hvor ligger guleroden for DSB i at foretage driftsmæssige besparelser? DSB får jo dækket deres udgifter. Vi har i jernbanerådet her i formiddags diskuteret nogle af disse problemer, og vi kan ligesom ikke rigtig se, hvordan man skulle give DSB en idé om at spare på den trafik, som nu skal ind og køres som entreprenørtrafik.

Der ligger altså ikke rigtig nogen idé i for DSB at lave nogle særlig effektive besparelser. Selvfølgelig vil DSB altid gøre det, bevar mig vel, men der ligger ikke rigtig nogen gulerod for dem, der ligger ikke nogen gevinst for dem. Derfor vil jeg godt spørge ministeren, om ikke han er bange for, at denne ordning vil medføre stigende omkostningsniveau for den del af DSBs drift, der nu skal ind som entreprenørdrift.

Fuglsang (DKP):

Det skal bare være en kort bemærkning. Jeg er faktisk lidt ked af det, for nu har ministeren lige fundet lejlighed til at takke mig sammen med alle de andre for, at vi enstemmigt gik ind for nedlæggelsen af tunnelbanen. Det vil formentlig fremgå af fortrykket til sin tid, at jeg ikke var blandt disse heldige mennesker, der fortjente tak. Jeg mener faktisk, at tunnelbanen ikke bør opgives, men som jeg sagde, fremskyndes. Jeg mener ikke, det er en syg grille, som opstod i vellevned og sus og dus i 1960'erne, jeg mener stadig væk, at det er en nødvendighed.

Ministeren for offentlige arbejder (Kjeld Olsen):

Undskyld at jeg glemte hr. Fuglsang i min varme tak, men jeg var så overvældet, at det altså gik forbi.

Så vil jeg sige til hr. Glensgård, at jeg tror ikke på den med guleroden. Hr. Glensgård er medlem af jernbanerådet og har derigennem et ganske godt indblik i den måde, hvorpå DSB køres. DSB har opbygget en organisation og en planlægning, har gennemlevet nogle rationaliseringsprocesser, der er ganske imponerende, og som jeg tror at mange private virksomheder i virkeligheden vil kunne lære noget af. DSB vil

[Ministeren for offentlige arbejder.]

fortsat være en helhed i sin planlægning, i sin administration, og derfor skal man ikke bare opfatte det sådan, at nærtrafikken nu bliver taget ud. Der vil stadig væk være samklang og helhed i tingene, men for den del er det altså at man har en særlig afregning med HT og et særligt samarbejde med HT.

(Kort bemærkning).

Glensgård (FP):

Er ministeren enig med mig i, at man med hensyn til de besparelser, som DSB har fået besked på at gennemføre i de kommende 3 finansår på alt i alt næsten et hundrede millioner kroner på driften, i det øjeblik ordningen gennemføres pr. april 1978, ikke har nogen særlig interesse i at lave besparelser på personalebehovet i den sektor, som omkostningsdækkes inden for hovedstadsområdet? Det er jo således, at hovedparten af udgifterne, $\frac{3}{4}$, er lønninger. Derfor skal de besparelser, som er pålagt af finansministeriet, hovedsagelig ske ved hjælp af personalenedskæringer, og man har altså ikke nogen særlig interesse i at lave besparelser på disse et hundrede millioner kroner på den del, som kører inde som entreprenørvognmænd.

Ministeren for offentlige arbejder (Kjeld Olesen):

Det kan jo ikke fremgå af lovforslaget, at DSB, når det drejer sig om hovedstadsområdet, bare kan ansætte det antal folk, de ønsker, bare kan lægge de udgifter oven på andre udgifter, som de ønsker. Når det drejer sig om de forskellige paragraffer i lovforslaget og der er uoverensstemmelser om de forskellige ting, så er der tale om, at man opretter et paritetsnævn. I det hele taget har lovforslaget, dér hvor der kan være tale om, at der er tvivlsspørgsmål, utilfredshed i samarbejdet, taget højde for, at så bliver det behandlet. Det, hr. Glensgård her nævner, er et af tilfældene, der vil kunne blive behandlet på en sådan måde.

(Kort bemærkning).

Glensgård (FP):

Må det forstås således, at hvis ikke de besparelser, der er aftalt med finansministeriet på ca. 100 mill. kr. i de kommende 3 finansår, også dækker det område, som ligger inden for hovedstaden, så vil det kunne indbringes for dette paritetiske nævn?

Ministeren for offentlige arbejder (Kjeld Olesen):

Der er tale om, at hvis DSB øger sine udgifter på en sådan måde, at man i HT finder det ganske urimeligt, så kan det diskuteres igennem. Det er ganske forståeligt, fordi princippet jo er, at det er brugerne, dvs. borgerne i området, der skal betale.

Hermed sluttede forhandlingen.

Lovforslagenes overgang til anden behandling vedtoges uden afstemning.

Første næstformand (Grete Hækkerup):

Jeg foreslår, at lovforslagene henvises til udvalget om offentlige arbejder. Hvis ingen gør indsigelse mod dette forslag, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget:

Der er ikke mere på dagsordenen.

Der er foretaget ændringer i følgende udvalg:

Kommunaludvalget (25/4 77):

Udtræder: Jes Schmidt

Nyt medlem: Mimi Jakobsen

Udtræder: Mimi Jakobsen

Ny stedf.: Bent Olsen

Skatte- og afgiftsudv. (25/4 77):

Udtræder: Jes Schmidt

Ny stedf.: Bent Olsen

Boligudvalget (25/4 77):

Udtræder: Wilhjelm

Nyt medlem: Steen Folke

Boligudvalget (26/4 77):

Udtræder: Alfred Hansen

Nyt medlem: Alice Hedegaard

Miljøudvalget (26/4 77):

Udtræder: Jørgen Jensen

Ny stedf.: Kaj Hansen

Udv. om off. arbejder (26/4 77):

Udtræder: Jes Schmidt

Ny stedf.: Bent Olsen

Socialudvalget (26/4 77):

Udtræder: Bollmann

Ny stedf.: Melchior

Boligudvalget (26/4 1977):
 Udtræder: Kirsten Jacobsen
 Nyt medlem: Tange

Udv. for forretningsordenen (26/4 1977):
 Udtræder: Erlendsson
 Nyt medlem: Kaj Larsen

Landbrugs- og fiskeriudv. (26/4 1977):
 Udtræder: Erlendsson
 Nyt medlem: Kaj Larsen

Markedsudvalget (26/4 1977):
 Udtræder: Erlendsson
 Ny stedf.: Kaj Larsen

Det politisk-økonomiske udv. (26/4 1977):
 Udtræder: Kirsten Jacobsen
 Ny stedf.: Tange

Retsudvalget (26/4 1977):
 Udtræder: H. C. Hansen
 Ny stedf.: Tange

Socialudvalget (26/4 1977):
 Udtræder: Erlendsson
 Nyt medlem: Kaj Larsen

Landbrugs- og fiskeriudv. (26/4 1977):
 Udtræder: Uwe Jensen
 Ny stedf.: Askjær Jørgensen

Udv. for forretningsordenen (26/4 1977):
 Udtræder: Freddy Madsen
 Nyt medlem: Knud Jespersen

Miljøudvalget (26/4 1977):
 Udtræder: Kaj Hansen
 Ny stedf.: Jørgen Jensen

Folketingets næste møde afholdes i morgen, onsdag den 27. april, kl. 13 med følgende dagsorden:

1) *Spørgsmål til ministrene.*

2) *Anden behandling af:*
 Forslag til lov om ændring af lov om brandsikring af ældre beboelsesbygninger m. v. [af Kirsten Jacobsen m. fl.].

3) *Anden behandling af:*
 Forslag til lov om ændring af lov om

brandsikring af ældre beboelsesbygninger m. v. (Fristforlængelse, finansiering m. v.).

4) *Anden behandling af:*
 Forslag til lov om ændring af lov om brandsikring af ældre beboelsesbygninger m. v. (Genhusningspligt) [af Wilhelm m. fl.].

5) *Anden behandling af:*
 Forslag til lov om ændring af lov om real-kreditinstitutter [af Kirsten Jacobsen m. fl.].

6) *Anden behandling af:*
 Forslag til lov om ændring af lov om real-kreditinstitutter. (Midlertidige regler om lån til opretnings- og brandsikringsarbejder).

7) *Anden behandling af:*
 Forslag til lov om ændring af lov om midlertidig regulering af boligforholdene.

8) *Første behandling af:*
 Forslag til lov om ændring af lov om boligbyggeri. (Boliger for unge under uddannelse m. fl. Lån til betaling af beboerindskud.)

9) *Første behandling af:*
 Forslag til folketingsbeslutning om forbud mod reklamering for stærke drikke [af Inge Krogh m. fl.].

10) *Første behandling af:*
 Forslag til lov om udskrivning af amtskommunal grundskyld for skatteåret 1978.

11) *Første behandling af:*
 Forslag til lov om overførelse af de af Samfundet og Hjemmet for Vanføre drevne ortopædiske hospitaler og afdelinger til amtskommunerne m. fl.

12) *Første behandling af:*
 Forslag til lov om folkeafstemninger i kommunerne [af Kjærulff-Schmidt m. fl.].

13) *Første behandling af:*
 Forslag til lov om ændring af valgretsalderen til folketinget [af Niels Helveg Petersen m. fl.].

14) *Første behandling af:*

Forslag til lov om ændring af lov om kommunale valg [af Tang Sørensen m. fl.].

munale valg. (Ø-repræsentation i kommunalbestyrelser) [af Arentoft m. fl.].

Mødet hævet kl. 20.18.

15) *Første behandling af:*

Forslag til lov om ændring af lov om kom-
