

**[Chr. Christensen.]**

niveausænkning i gymnasiet, såfremt lovforslaget bliver gennemført. Derfor kan vi ikke medvirke til lovforslagets gennemførelse.

Vi beklager også, at venstre har forladt det forslag, vi tidligere var sammen om, og nu har fundet, at den niveausænkning, som vi frygter, ikke kan imødegås.

Vi vil anbefale at stemme for ændringsforslag nr. 3 og imod ændringsforslagene nr. 1 og 2.

(Kort bemærkning).

**Bertel Haarder (V):**

Hvis vi alle gjorde som hr. Chr. Christensen, ville alle elever i 1. g uanset indsats kunne lade sig oprykke i 2. g, sådan som de kan i dag. Så ville der ikke være mundtlige prøver. Situationen ville med andre ord være ringere, end den bliver nu, hvor dette bliver vedtaget, og derfor kan vi gå ind for det.

**Steen Folke (VS):**

Det er noget snak, det, som flere borgerlige ordførere siger om niveausænkning. Det, der er realiteten i denne sag, er, at hvis de borgerlige partier får deres vilje, vil der blive tale om krav om prøver og eksamener ustandselig gennem hele skolesystemet, hvilket vil være med til at forringe uddannelsen, være med til at forringe undervisningen, skabe en undervisningssituation, som vil betyde, at en mængde elever vil få mindre reelt ud af den undervisning, der bliver tilbudt. Tvært imod at sikre noget niveau er eksamener og prøver med til at skabe et mere utilfredsstillende resultat for en stor del af eleverne.

Med hensyn til adgangen til gymnasiet fremgår det jo af et ændringsforslag, som VS og SF sammen har stillet, at vi mener, der skal være fri adgang til gymnasiet, forstået på den måde, at alle, der har gennemført 9 forudgående skoleår eller en tilsvarende undervisning, skal have mulighed for at komme i gymnasiet. Vi beklager meget, at socialdemokratiet har forladt det, som socialdemokratiet ikke helt med rette kaldte fri adgang til gymnasiet. Vi mener trods alt, at det tidligere socialdemokratiske forslag, som kun havde nogle få kriterier for at komme i gymnasiet, var nogenlunde acceptabelt. Det, der er kommet ud af det, efter at det har været igennem undervisningsudvalgets behandling, er en lovgivning, som vi ikke kan andet end stemme imod.

**Camre (S):**

Denne debat afslører klart, at synspunkterne er ganske forskellige i dette spørgsmål. Hvad debatten imidlertid ikke afslører, er, at de beslutninger, vi om et øjeblik skal træffe, er et resultat af et meget, meget grundigt udvalgsarbejde. Jeg finder grund til her at takke ministeren, fordi hun med englelig tålmodighed har kørt alle de mange faser igennem, og jeg finder grund til at sige, at det lovforslag, der nu gennemføres, er den eneste gymnasielov, som det er muligt at samle et flertal for i denne sal.

Jeg skal opfordre til at stemme imod de af forskellige mindretal stillede ændringsforslag.

Hermed sluttede forhandlingen.

Ændringsforslag nr. 1  
*forkastedes* med 128 stemmer mod 6.

Ændringsforslag nr. 2  
*forkastedes* med 123 stemmer mod 12.

Ændringsforslag nr. 3  
*forkastedes* med 95 stemmer mod 43.

§§ 1 og 2  
*vedtoges* uden afstemning.

*Lovforslagets overgang til tredje behandling vedtoges* uden afstemning.

**Den fg. formand (K. J. Mortensen):**

Jeg foreslår, at lovforslaget går direkte til tredje behandling uden fornyet udvalgsbehandling. Hvis ingen gør indsigelse mod dette forslag, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Den næste sag på dagsordenen var:  
*Anden behandling af forslag til lov om hovedstadsområdets kollektive personbefordring.*  
(Lovforslag nr. L 151. Fremsat 12/4 77. Første behandling 26/4 77. Betænkning 26/5 77).

Der var stillet 5 ændringsforslag i betænkningen.

Uden for betænkningen var der ikke stillet ændringsforslag.

Lovforslagets paragraffer, ændringsforslagene samt spørgsmålet om lovforslagets over-

gang til tredje behandling sættes til forhandling under ét.

#### Glensgård (FP):

Lovforslaget om hovedstadsområdets kollektive personbefordring har haft en underlig gang dels gennem regeringen, dels gennem trafikudvalget i folketinget.

Regeringen har været noget afvejende, noget vakkende over for, hvordan man skulle behandle dette lovforslag. Statsministeren meddelte på formandsmødet intet om, at lovforslaget skulle igennem i denne samling. Pludselig en dag meddelte formanden for trafikudvalget, socialdemokraten Otto Mørch, at det nu var besluttet, at lovforslaget skulle igennem folketinget. Det har reelt kun været behandlet nogle ganske få dage. Det er en stor kompetence, folketinget her afgiver til hovedstadsrådet. 50 pct. af persontrafikken i Danmark overgives nu til hovedstadsrådet. Folketinget har ingen indflydelse på, hvorledes der skal investeres i tiden fremover. Det fik vi altså ca. 3 dage til at realitetsbehandle i folketingsudvalget.

Jeg må dybt beklage, at statsministeren ikke benytter disse formandsmøder, som det var hensigten, til et samarbejde omkring regeringens lovforslag. Man har altså fuldstændig set bort fra den aftale, man har haft med de forskellige gruppeformænd.

Når vi så har fået lovforslaget gennemdrøftet i udvalget, ville det have været praktisk, om det havde været muligt tidsmæssigt at forhandle lovforslaget med de berørte instanser, jeg tænker her på de forskellige partiers kontakter til hovedstadsrådet og til amtet herovre, men det har der ikke været tid til.

Det er sust igennem trafikudvalget, og oven i købet er vi kommet så langt ud, at trafikministeren under et samråd i udvalget meddelte, at endog han ikke var klar over, hvilken stilling DSB havde til lovforslaget. Som svar på et skriftligt spørgsmål meddelte ministeren, at det havde han ingen grund til at oplyse, fordi han var overordnet for DSB. Men i første omgang måtte ministeren altså indrømme, at han som minister ikke havde haft tid til at forhandle lovforslaget med DSB; det var en arvesag fra den forhenværende. Selv socialdemokratiets egen trafikminister var ikke klar over, hvad lovforslaget indebar, ja, formanden for jernbanerådet var såmænd knap klar over, hvor vidtgående dette lovforslag var; forman-

den var nemlig ikke klar over, at vi var kommet så langt ud, at vi afgav kompetencen f. eks. på personvognsværkstedet herude i en af forstæderne.

Men nu står vi altså med et lovforslag, som reelt har fået en krisebehandling, som var det en overenskomst eller nye afgifter, socialdemokratiet skulle presse ned over befolkningen. Det har fået en krisebehandling i trafikudvalget, og nu står vi altså med de lemfældige rester.

Ved denne andenbehandling er der så stillet 5 ændringsforslag. Det første ændringsforslag er stillet af ministeren, og heri er det, ligesom ministeren siger: o. k., vi afgiver ganske vist en kompetence, men det sker ved, at man først aftaler med mig, hvad der skal ske i sagen. Det er formelt en forbedring af det foreliggende lovforslag, reelt har jeg nok nogen tvivl om, hvor meget det betyder. Men da det altså muligvis er en lille forbedring, kan vi støtte dette ændringsforslag.

På grund af den hastige gang, som forslaget har haft, er der også indløbet en lille teknisk fejltagelse i ministeriet, og det ændres i ændringsforslag nr. 2. Sådanne tekniske fejltagelser skal vi selvfølgelig nok hjælpe ministeren med at få rettet, så derfor kan vi også stemme for ændringsforslag nr. 2.

Vedrørende ændringsforslag nr. 3 og 4 drejer de sig begge to om kompensationsbeløbet, som staten nu skal betale til hovedstadsrådet. Hvis det var således, at det mest vidtgående, det fra SF, kom til afstemning først, er det klart, at vi ikke kunne støtte det, ud fra den betragtning, at ministeren i denne henseende har været lidt mere »sparsommelig« og har nedsat beløbet til 133 mill. kr. Vi kan altså støtte ministerens ændringsforslag omkring kompensationsbeløbet ud fra den betragtning, at det dog er bedre end det, ministeren i første omgang kom til folketinget med.

Ændringsforslag nr. 5 fra ministeren kan vi ikke støtte. Det går jo ud på, at man ligesom tager den del ud af lovforslaget, som omhandler trafikrådet. Vi ønsker trafikrådet nedlagt hurtigst muligt, det var vi enige med ministeren om, og det var sådan set det eneste punkt, vi var enige med ministeren om vedrørende denne lovgivning. Ministeren måtte altså bøje sig for et flertal og blev overtalt til at stille ændringsforslaget gående på, at trafikrådet eksisterer som institution, indtil lovforslaget træder i kraft.

(Kort bemærkning).

**Otto Mørch (S):**

Som udvalgsformand vil jeg gerne tilbagevise hr. Glensgårds påstand om katastrofe- og kriselovgivning. Jeg står her med en oversigt fra min sekretær over udvalgsarbejdets forløb, og det synes jeg folketinget skal have besked om.

Den 12. april 1977: lovforslaget fremsat. Den 26. april: første behandling. 28. april: teknisk gennemgang i udvalget. 13 maj: gennemgang af besvarelser. 17. maj: gennemgang af besvarelser. 18. maj: gennemgang af besvarelser. 23 maj: gennemgang af besvarelser og samråd. 24. maj: gennemgang af besvarelser og samråd. 25. maj: gennemgang af besvarelser og samråd. 26. maj: afgivelse af betænkning. I alt 8 møder, mange gange langvarige møder. Der er omdelt 22 bilag vedrørende lovforslaget. Der er stillet ikke mindre end 36 skriftlige spørgsmål og 3 samrådspørgsmål. Der er omdelt 4 betækningsudkast. Dette til oplysning for folketinget.

(Kort bemærkning).

**Glensgård (FP):**

Ja, alene de 4 betækningsudkast viser jo, at vi har været inde i nogle problemer i slutfasen. Men jeg kan meddele formanden og selvfølgelig også folketinget, at vi begyndte realitetsbehandlingen af lovforslaget den 20. maj, og vi sluttede den 25. maj. Vi havde altså 5 dage til realitetsbehandling af lovforslaget. Indtil denne dato meddelte formanden for udvalget, at man ikke forventede den pågældende lovgivning gennemført i denne samling. Vi tilbød at gå ind i lange forhandlinger i løbet af sommeren omkring forslaget, således at vi kunne afgive en beretning og så få lovforslaget hurtigt igennem i den nye samling. Men formanden meddelte altså indtil 20. maj, at regeringen ikke forventede lovforslaget gennemført.

**Lowzow (KF):**

Som den tidligere ordførers indlæg har markeret, er dette en sag af format, og derfor vil vi godt meddele, selv om det er på et sent tidspunkt, at dette lovforslag i sidste instans ikke kan gøres færdigt med de konservative stemmer. Vi mener, at det kunne være uddybet mere. Det er trods alt, som det er sagt, 50 pct. af al personbefordring, det drejer sig om, og for at jeg ikke skal tage ordet ved tredje be-

handling, vil jeg sige nu, at vi vil afholde os fra at stemme for lovforslaget.

Imidlertid er der under udvalgsbehandlingen sket mange gode ting med det oprindelig fremsatte lovforslag. Det er gået i en retning, som vi føler har strammet det op. Alle ændringsforslagene fremsat af flertallet kan vi stemme for. Lovforslaget i sig selv har megen lighed med et tidligere fremsat konservativt lovforslag. Hovedintentionerne er fastholdt i dette lovforslag, og derfor har vi sympati for det. Det vil sige, at vi med stor glæde har set, at der er blevet strammet op på det af regeringen fremsatte lovforslag, men vi havde gerne set, at der havde været muligheder for at uddybe et så stort projekt noget mere; det havde vi været villige til.

Flertallet har meget hurtigt og stærkt markeret, at det var der ikke tid til at vente på, og derfor må den parlamentariske orden være den, som vi nu her har fremlagt.

Vi kan stemme for alle de af ministeren stillede ændringsforslag.

**Fuglsang (DKP):**

Som det nok er fremgået af de forskellige indlæg, er denne sag en stor sag, først og fremmest fordi det er en principiel sag, og jeg vil gerne sige, at når vi, lige fra det blev fremsat, under førstebehandlingen og videre frem, har været positive over for det, har det i høj grad været af principielle grunde, nemlig fordi en koordinering af den kollektive trafik i hovedstadsområdet ville være både sund og rigtig. Det ville, rigtig administreret med hensyn til takster, koordinering af køreplaner osv., kunne virke til at fremme den kollektive trafik på den individuelle trafiks bekostning. Vi gik altså ind for det, fordi vi principielt anså det for at være rigtig, men vi lagde heller ikke skjul på, at vi kunne se, der var problemer i det, heriblandt at vi for vort vedkommende fandt kompensationsbeløbene utilstrækkelige bl. a. af den grund, at vi troede på, stadig tror på og vil arbejde for tunnelbanerne, og dér vil de jo kunne spille en vis rolle.

Vi udtrykte ved første behandling, vel nok af gammel vane, et håb om, at udvalgsarbejdet kunne virke som en forskønnelses- og forbedringskur. Sligt er jo sket før, selv om det efterhånden sker i stadig mindre omfang. I dette tilfælde er det gået modsat. Netop kompensationsbeløbet er jo sat meget, meget klækkeligt

**[Fuglsang.]**

ned, og heraf må det så fremgå, at vi vil stemme imod ændringsforslag nr. 3. De andre ændringsforslag kan vi stemme for, og af principielle grunde kan vi også stemme for lovforslaget som helhed.

Hermed sluttede forhandlingen.

## § 1

vedtoges uden afstemning.

Ændringsforslag nr. 1 om en ny affattelse af § 2  
vedtoges enstemmigt med 143 stemmer.

§ 2 i den nye affattelse, §§ 3-5, ændringsforslag nr. 2, § 6, således ændret, og §§ 7-9 vedtoges uden afstemning.

Ændringsforslag nr. 4  
forkastedes med 137 stemmer mod 6.

Ændringsforslag nr. 3  
vedtoges med 136 stemmer mod 7.

§ 10, således ændret,  
vedtoges uden afstemning.

Ændringsforslag nr. 5  
vedtoges med 124 stemmer mod 19.

§ 11, således ændret,  
vedtoges uden afstemning.

*Lovforslagets overgang til tredje behandling*  
vedtoges uden afstemning.

**Den fg. formand (K. J. Mortensen):**

Jeg foreslår, at lovforslaget går direkte til tredje behandling uden fornyet udvalgsbehandling. Hvis ingen gør indsigelse mod dette forslag, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Den næste sag på dagsordenen var:

*Anden 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 26/4 77. Betænkning 26/5 77).

Der var ikke stillet ændringsforslag.

Lovforslagets tekst og spørgsmålet om dets overgang til tredje behandling sættes til forhandling under ét.

Ingen bad om ordet.

*Lovforslagets tekst og dets overgang til tredje behandling*  
vedtoges uden afstemning.

**Den fg. formand (K. J. Mortensen):**

Jeg foreslår, at lovforslaget går direkte til tredje behandling uden fornyet udvalgsbehandling. Hvis ingen gør indsigelse mod dette forslag, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Den næste sag på dagsordenen var:

*Anden 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. Første behandling 26/4 77. Betænkning 26/5 77).

Der var ikke stillet ændringsforslag.

Lovforslagets tekst og spørgsmålet om dets overgang til tredje behandling sættes til forhandling under ét.

Ingen bad om ordet.

*Lovforslagets tekst og dets overgang til tredje behandling*  
vedtoges uden afstemning.

**Den fg. formand (K. J. Mortensen):**

Jeg foreslår, at lovforslaget går direkte til tredje behandling uden fornyet udvalgsbehandling. 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 folketingsbeslutning i henhold til grundlovens § 47 med hensyn til statsregnskabet for finansåret 1974-75.*