

ikke har haft den fornødne tid til forhandling med de implicerede parter, altså de forskellige partiers medlemmer af hovedstadsrådet, amt og kommunalbestyrelser. Lovforslaget har således kun været behandlet på møder, der har udstrakt sig fra fredag den 20. maj 1977 til onsdag den 25. maj 1977.

Lovforslaget har således kun gennemgået en behandling som en katastrofe-lovgivning og ikke, som det burde have gennemgået, en behandling over en periode, der også havde givet rimelige tidsfrister.

Om selve lovforslaget vil fremskridtspartiet stærkt markere, at den kompetence, folketinget afgiver til hovedstadsrådet, vil få alvorlige følger, især for den øvrige del af landet. Folketinget afgiver i realiteten kompetencen for halvdelen af personjernbanedriften i hele landet med efterfølgende manglende langtidsvirkninger både hvad angår drift og anlæg.

Den styrkelse af hovedstadsrådet, der ligger i lovforslaget, vil således medføre, at det vil blive endnu vanskeligere at få det samfundsoverflødighedshorn, som hovedstadsrådet udgør, nedlagt, jfr. de bemærkninger, som fremskridtspartiet gjorde omkring forslag til lov om ændring af lov om et hovedstadsråd, 1976-77 (1. samling), Folketingets Forhandlinger, spalte 3743.

Under udvalgsarbejdet blev der drøftet problemer som økonomi og personaleresourcer, og der står endnu mange uafklarede spørgsmål hen i det uvisse.

Et *andet mindretal* (det konservative folkepartis medlem af udvalget) er enig i det ønskelige i den koordinering af den kollektive trafik i hovedstadsområdet, som er lovforslagets hensigt, men kan ikke stemme for lovforslaget på grund af den utilstrækkelige udvalgsbehandling, som er blevet lovforslaget til del.

Indtil ændrede ønsker fremkom fra regeringens side, var det mindretallets opfattelse, at lovforslaget var udskudt til grundig udvalgsbehandling i sommerperioden og derefter genfremsættelse først i samlingen 1977-78, hvilket man var indforstået med.

Efter realitetsforhandlingerne (ordret citat af ministeren for offentlige arbejders udtalelse) er kommet i gang efter regeringens ændrede ønsker, har udvalget kun haft 2 møder før betækningsafgivelse, og det ef-

terlader en lovgivning med så mange uafklarede spørgsmål, at det konservative folkeparti finder det urigtigt at gennemføre loven på dette grundlag.

Et *tredje mindretal* (socialistisk folkepartis medlem af udvalget) ønsker et større tilskud til hovedstadsrådet som følge af ophævelsen af tunnelbaneanlæggene i Københavns kommune og den deraf følgende overfladetrafik.

Mindretallet har stillet ændringsforslag om et kompensationsbeløb på 140 mill. kr. og indstiller herefter lovforslaget til *vedtagelse* med det af mindretallet stillede ændringsforslag.

Et *fjerde mindretal* (kristeligt folkepartis medlem af udvalget) udtrykker betænkelighed ved, at der ved lovforslaget overdrages så stor kompetence til hovedstadsrådet, samt at der efter lovforslagets vedtagelse kan anlægges jernbaner i hovedstadsområdet uden lovhjælp.

Mindretallet kan stemme for de af ministeren for offentlige arbejder stillede ændringsforslag, men indstiller i øvrigt lovforslaget til *forkastelse* ved 3. behandling.

Et *femte mindretal* (venstresocialisternes medlem af udvalget) tilslutter sig den del af lovforslaget, der siger til at tilvejebringe organisatoriske betingelser for en samordning af al lokaltrafik i hovedstadsområdet med det formål at få en mere smidig kollektiv trafik både med hensyn til billet- og takstsystem og med hensyn til køreplaner. Mindretallet finder, at dette er en væsentlig forudsætning for at fremme den kollektive trafik som alternativ til privatbilismen og dens miljøproblemer. Overdragelsen af ansvaret for ledelsen af den lokale kollektive trafik til hovedstadsrådet er ikke helt uproblematisk, så længe der er en omfattende afstand mellem ledelsens dispositioner og brugerne såvel som de ansatte. Det er et problem, mindretallet meget gerne medvirker til at løse.

Et særligt problem udgør spørgsmålet om størrelsen af de kompensationer, DSB skal yde til hovedstadsrådet til gengæld for de investeringsforpligtelser, som statsbanerne bliver frigjort fra. § 10 i lovforslaget indeholder beløb af en størrelse, som mindretallet — ud fra en prioritering af den kollek-