

tive trafik — finder for lavt. Et flertal ønsker at fortsætte denne restriktive politik over for bevillinger til kollektiv trafik og stiller et ændringsforslag (nr. 3) til § 10, der indebærer en yderligere nedskæring af kompensationsbetalingen. Mindretallet vil stemme mod dette ændringsforslag for som det mindste at fastholde lovforslagets beløb. Investeringerne i den kollektive trafik i provinsen må sikres gennem øgede bevillinger til DSB til dette formål.

Mindretallet finder ligeledes ordningen af de fremtidige forpligtelser for staten til at investere i den kollektive trafik i hovedstadsområdet utilfredsstillende. § 10 indeholder reguleringsbestemmelser, der udelukker en statslig opprioritering af investeringer i kollektiv trafik i hovedstadsområdet gennem en forøgelse af de statslige ydelser. Mindretallet finder det rimeligere at fastlægge reguleringen på baggrund af ændringer i bruttofaktorindkomsten som et minimumsbeløb for statens årlige ydelser.

Samlet finder mindretallet, at sammenlægningen af bane og busstrafikken under fælles ledelse indebærer så store fordele, at mindretallet ønsker at indstille forslaget til *vedtagelse* med de af ministeren for offentlige arbejder under nr. 1, 2 og 5 stillede ændringsforslag.

Ændringsforslag.

Af *ministeren for offentlige arbejder*, tiltrådt af et *flertal* (udvalget med undtagelse af Dohrmann (FP), Glensgård (FP) og Ernst Schmidt (FP)):

Til § 2.

1) Paragraffen affattes således:

„§ 2. Hovedstadsrådet træffer efter forhandling med ministeren for offentlige arbejder beslutning om anlæg, anskaffelser af materiel samt ændring af eksisterende anlæg og materiel til den i § 1 nævnte trafik.“

Af *ministeren for offentlige arbejder*, tiltrådt af *udvalget*:

Til § 6.

2) I *stk. 3, 3. pkt.*, ændres „Nævnets“ til: „Voldgiftsrettens“.

Til § 10.

Af *ministeren for offentlige arbejder*, tiltrådt af et *flertal* (Møller Andersen (S), Normann Andersen (S), Knud Damgaard (S), Lerke (S), Inge Fischer Møller (S), Otto Mørch (S), Svend Erik Hovmand (V), Holmberg (V), Lowzow (KF), Langsted (OD), Niels Helveg Petersen (RV) og Inge Krogh (KrF)):

3) *Stk. 1, 1. og 2. pkt.*, affattes således:

„Fra 1. april 1978 ydes der hovedstadsrådet et årligt statstilskud til kompensation for de af hovedstadsrådet overtagne udgifter vedrørende den togtrafik, der i henhold til § 1 udføres af DSB, med et grundbeløb på 246 mill. kr. Grundbeløbet består af en investeringsandel på 133 mill. kr., regnet i pris- og lønniveau 1. april 1976, og en driftsunderskudsandel på 113 mill. kr., hvoraf 104 mill. kr. er regnet i pris- og lønniveau 1. juli 1975 og de resterende 9 mill. kr. i pris- og lønniveau 1. april 1976.“

Af et *mindretal* (Ole Henriksen (SF)):

4) *Stk. 1, 1. og 2. pkt.*, affattes således:

„Fra 1. april 1978 ydes der hovedstadsrådet et årligt statstilskud til kompensation for de af hovedstadsrådet overtagne udgifter vedrørende den togtrafik, der i henhold til § 1 udføres af DSB, med et grundbeløb på 253 mill. kr. Grundbeløbet består af en investeringsandel på 140 mill. kr., regnet i pris- og lønniveau 1. april 1976, og en driftsunderskudsandel på 113 mill. kr., hvoraf 104 mill. kr. er regnet i pris- og lønniveau 1. juli 1975 og de resterende 9 mill. kr. i pris- og lønniveau 1. april 1976.“

Af *ministeren for offentlige arbejder*, tiltrådt af *flertallet under nr. 1*:

Til § 11.

5) *Stk. 2, 2. pkt.*, udgår.

Bemærkninger.

Til nr. 1.

Ændringsforslaget tilsigter at sikre, at hovedstadsrådets beslutninger om anlæg m.v. på de rene lokalstrækninger i hoved-