

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 Olesen):

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-