

[Finansministeren.]

den skattepligtige indkomst. Dog kan der ikke gives større nedslag end 3 000 kr.

Hidtil har nedslagsreglerne været optaget i de årlige ligningslove og er hyppigt blevet tilpasset ændringer i folkepensionen og i udskrivningsreglerne. Også i de kommende år vil det antagelig blive nødvendigt at ændre nedslagsreglerne fra tid til anden, og da den sidst gennemførte ligningslov gælder for skatteåret 1962-63 og indtil videre, foreslås det af praktiske grunde, at nedslagsreglerne overflyttes fra ligningsloven til en særskilt lov.

Folkepensionen har i 1961 været noget højere end i 1960. Det betyder dog ikke, at personer, der kun har folkepensionen at leve af, kommer til at betale statsskat. De gældende nedslagsregler i forbindelse med de skattefri mindstebeløb, der er fastsat for indeværende skatteår, er tilstrækkelige til at sikre, at dette ikke sker. Anderledes ligger det for kommuneskattens vedkommende. De skattefri mindstebeløb er i landkommunerne og visse mindre bykommuner så lave, at forhøjelsen i folkepensionen vil medføre skattestigninger, dersom nedslagsreglerne bevares uforandret. Det foreslås derfor, at maksimalindkomsterne forhøjes i område B og C, således at de i begge disse kommunegrupper sættes op til 8 000 kr., medens maksimalindkomsten i område A fastsættes uændret til 8 200 kr. Med disse ændringer vil personer, der udelukkende lever af folkepension, i almindelighed undgå stigninger i kommuneskatten, medens der i et mindre antal tilfælde kan blive tale om små skattestigninger.

Med disse bemærkninger skal jeg anbefale lovforslaget til folketingets hurtige og velvillige behandling.

Den første sag på dagsordenen var:

Tredje behandling af forslag til lov om ændring i lov om midlertidigt tillæg til visse ydelser i henhold til ulykkesforsikringsloven, loven om invaliderente m. v. til tilskadedkomne militære værnepligtige samt loven om invaliderelse.

(Anden behandling findes i tidenden sp. 1233).

Der var ikke stillet ændringsforslag.

Lovforslaget sattes til forhandling.

Ingen bad om ordet.

Lovforslaget

vedtoges enstemmigt med 111 stemmer.

Formanden: Lovforslaget vil nu blive tilstillet statsministeren.

Den næste sag på dagsordenen var:

Anden behandling af forslag til lov om tekniske forarbejder til gennemførelse af en fælles vej- og jernbanebro over Store-Bælt.

(Første behandling findes i tidenden sp. 952, udvalgets betænkning i tillæg B. sp. 43).

Der var ikke stillet ændringsforslag.

Lovforslagets paragraffer og spørgsmålet om dets overgang til tredje behandling sattes til forhandling under ét.

Horn: Udvalget har holdt et møde og er enig om at anbefale, at lovforslaget vedtages i den skikkelse, hvori det er fremsat.

Arne Larsen: Mine bemærkninger ved dette lovforslags anden behandling skal ikke blive særlig mange. Det nedsatte folketingsudvalg har afgivet enstemmig betænkning og indstiller lovforslaget til vedtagelse, idet man dog udtaler ønsket om, at de i lovforslaget omhandlede undersøgelser fremmes mest muligt. Det er et klart ønske, der her tilkendegives af det samlede udvalg, og jeg håber, at den højtærede minister vil være i stand til at imødekomme dette ønske. Mit parti ser gerne, at broen over Store-Bælt står færdig om højst en halv snes år, senest i 1972, idet der er så mange andre presserende opgaver, som samtidig trænger sig på, ikke mindst løsningen af den københavnske nærtrafiks problemer. Alle er vel enige om, at Store-Bæltbroen må fremmes mest muligt, og vi skal jo, efter hvad jeg har forstået, snart til at tage stilling til en ny vejbro over

[Arne Larsen.]

Lille-Bælt til 140 mill. kr., og den skal vel være færdig samtidig med eller måske før Store-Bæltstroen. Den bør altså også fremmes mest muligt. De store motorveje, der skal forbinde landsdelene via de nye broer, skal også være færdige og bør fremmes mest muligt. Ja, der er mange ting, som presser sig på.

Ved første behandling af dette lovforslag var man fra alle sider enig om — hvilket også det trafikøkonomiske udvalg slog fast i sin betænkning — at den vigtigste opgave er udbygningen af den københavnske nærtrafik med S-baner, tunnelbaner, motorgader o. s. v., og at disse opgaver må løses allerførst. I maj måned sidste folketingsår vedtog vi i det høje ting lovforslaget om en udbygning af de københavnske S-baner og forarbejder til tunnelbaneanlæg; man regnede her med en udgift på 135 mill. kr., og man regnede også med, efter hvad den højtærede minister oplyste, at S-banerne kunne stå færdige i løbet af 6-8 år. Jeg ser af det fremsatte forslag til finanslov, at den højtærede minister mener til dette arbejde i det kommende finansår at skulle bruge 4 mill. kr. Det betyder efter min mening kun en meget spæd begyndelse i løsningen af denne presserende opgave, og det kunne tyde på, at arbejdet ikke kan gennemføres i det tempo, man havde regnet med. I finanslovforslaget i fjor var der regnet med anvendelse af 15 mill. kr. i finansåret 1962-63, så det er en betydelig nedskæring. I sidste års finanslovforslag havde man regnet med at skulle bruge 88 mill. kr. til udbygning af S-banerne i den kommende 4 års periode. I år regner man med kun at skulle bruge 50 mill. kr. i den samme 4 års periode. På den måde vil det vare mere end de forudsete 6-8 år, før alle de 135 mill. kr. er bevilget.

Det er meget beklageligt, hvis det skal trække i langdrag med udbygningen af S-banerne og bygningen af tunnelbanen i København. Jeg håber meget, at den højtærede minister vil sætte alt ind på at forcere disse anlægsarbejder frem, at alle gode kræfter vil blive sat ind her, og at intet vil blive skyet for at forsøge at overvinde vanskelighederne, som jeg erkender er til stede. Men én ting er da givet: at den

højtærede minister har et enigt folketings bag sig i ønsket om, at de store trafikopgaver nu bør løses i hurtig rækkefølge.

Ninn-Hansen: Ved første behandling af dette lovforslag havde vi en meget indgående debat om alle de trafikopgaver, der foreligger, og jeg skal ikke gengive nogen af de synspunkter, der her blev fremført. Den høje regering fik jo dér lejlighed til helt klart at opfatte partiernes stilling til trafikplanlægningen her i landet, og den er jo yderligere blevet understreget igennem denne betænkning, hvori et enigt folketingsudvalg udtaler, at man ønsker de tekniske undersøgelser vedrørende en kommende bro — eller fast forbindelse vil jeg hellere sige — mellem Fyn og Sjælland gennemført så hurtigt som overhovedet muligt. Dermed har man sagt, at man ønsker at få sat gang i sagen.

Vi får jo lejlighed til at drøfte trafikspørgsmålene ved andre lejligheder, f. eks. i forbindelse med sagen om den nye Lille-Bæltstro, og vi forstod også under første behandling, at den højtærede minister overvejer en ændring af loven om vejtilskudene.

Jeg har blot et enkelt spørgsmål til den højtærede minister, der under første behandling sagde, at den prioritetsorden, der var opstillet i det trafikøkonomiske udvalgs betænkning, også var hans, men ministeren bemærkede, at sagen endnu ikke havde været behandlet i regeringen. Jeg vil gerne spørge den højtærede minister, om sagen nu har været behandlet i regeringen, og om det, den højtærede minister gav udtryk for ved første behandling, også er regeringens standpunkt med hensyn til vejanlæg og trafikplanlægning i øvrigt.

Ministeren for offentlige arbejder (Lindberg): Jeg takker udvalget både for den hurtige behandling af dette lovforslag og for den enstemmige tilslutning, der er givet.

På foranledning af det ærede medlem hr. Arne Larsen — og for så vidt også det ærede medlem hr. Ninn-Hansen — vil jeg gerne sige, at når udvalget har været enig om at understrege betydningen af, at dette arbejde med forundersøgelserne skete så hurtigt som muligt, skal jeg selvfølgelig

[Ministeren for offentlige arbejder.]

tage dette til efterretning og prøve at forcere arbejdet yderligere frem. Man har jo opstillet en tidsramme fra myndighedernes side, men jeg skal gerne prøve, om der er mulighed for at gøre det hurtigere endnu.

Til det ærede medlem hr. Arne Larsen vil jeg sige, at i spørgsmålet om S-banerne gælder jo det samme som i mange andre forhold, at den gode beskæftigelsessituation gør det vanskeligt at forcere arbejdet frem. Det er jo først og fremmest på teknikerområdet, det kniber med arbejdskraft. Derfor mener vi ikke i det kommende finansår at kunne anvende flere penge, end der er fastsat i finanslovsforslaget. Jeg håber imidlertid, at det ikke skal betyde, at selve den tidsramme, der er sat for gennemførelsen i lovforslaget, vil blive overskredet. Jeg håber på, at det vil blive muligt at finde frem til metoder, der gør, at vi kan få den overholdt og få udført disse arbejder så hurtigt som muligt. Det er i hvert fald den indstilling, jeg har til problemerne.

Endelig vil jeg sige til det ærede medlem hr. Ninn-Hansen, at den betænkning, som er kommet fra det trafikøkonomiske udvalg, endnu ikke har været forelagt i regeringen, og det er derfor ikke muligt for mig i dag at oplyse andet, end hvad jeg sagde ved sagens første behandling; men som det ærede medlem påpegede, bliver der jo i løbet af de kommende uger lejlighed til på ny at drøfte trafikspørgsmål, og så må vi se, om der da kan blive anledning til at sige noget om regeringens stilling, hvis vi på det tidspunkt er nået så langt i vore overvejelser.

Hermed sluttede forhandlingen.

Lovforslagets §§ 1-4 og dets overgang til tredje behandling vedtoges uden afstemning.

Anden næstformand (Ole Bjørn Kraft): Jeg foreslår, at lovforslaget går direkte til tredje behandling uden fornyet udvalgsbehandling. Hvis ingen gør indsigelse imod dette forslag, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Den sidste sag på dagsordenen var:

Første behandling af forslag til lov om ændringer i lov om byplaner.

(Lovforslaget findes i tillæg A. sp. 437, fremsættelsen i tidenden sp. 1231).

Lovforslaget sattes til forhandling.

Albertsen: Det supplement til og den ændring af byplanloven, som den højtæredede boligminister har fremsat lovforslag om, er prisværdig kortfattet og klart opbygget. Lovforslaget vil uden tvivl blive hilst velkommen af kommunalbestyrelserne og specielt af byplanudvalgene landet over som et værdifuldt og hidtil hårdt savnet redskab i bestræbelserne for at sikre — som det hedder i lovforslaget — „værdifulde gadebilleder eller gamle bydeles særprægede karakter“.

Lovforslaget vil medføre, at alle afgørelser i sådanne sager træffes af det lokale selvstyre. Det tiltaler mig, men det skal understreges, at den myndighed, der her ved tillægges de lokale byplanudvalg, også forpligter dem til at gøre deres til at værne om bydele og gadebilleder af væsentlig kulturel værdi. Med magt følger også ansvar. Heldigvis har der navnlig i de seneste år overalt i befolkningen og i de offentlige råd været en stigende forståelse for værdier, som mange smukke gamle bydele og gader kan give os alle af skønhed og oplevelse. Måske har den betydelige vækst i turismen og det værdifulde oplysningsarbejde, som særlig interesserede medborgere her har udøvet, bidraget til at skabe denne folkelige opinion. Mange af vore provinsbyer frembyder gode eksempler på virkelig forståelse for værdien af at bevare smukke gamle ejendomme, indre bykerner og fine arkitektoniske perler. Byer som Tønder, Ribe, Fåborg, Kalundborg, Køge, Rønne og Ærøskøbing er enkelte særlig lysende eksempler herpå.

Det, der motiverer lovændringen, er imidlertid navnlig udviklingen i hovedstaden og her særlig det gamle indre København. En energisk indsat er i mange enkelttilfælde gjort fra det københavnske bystyre på grundlag af den nugældende lovgivning, særlig bygningsfredningsloven,