

## [Socialministeren.]

skolealderen, således at spørgsmålet om henvisning af disse børn ikke længere bliver aktuelt, vil dette forhold i sig selv ikke nødvendiggøre en ændret affattelse af de omhandlede regler i forsorsloven. Det bemærkes herved, at der, for så vidt angår talelidende og ordblindede ud over skolealderen, efter udvalgets opfattelse — også selv om folkeskolens specialundervisning er blevet fuldt udbygget — fortsat vil være behov for lokal behandling efter henvisning fra vedkommende institut.

Udvalget har derfor indstillet, at der ved revisionen ikke foretages ændringer i de gældende bestemmelser i § 71.

For mit vedkommende kan jeg ganske henholde mig til det af udvalget udtalte. Det er min opfattelse, at den i 1954 gennemførte nyordning har betydet en landvinding for behandlingen her i landet af talelidelser og svære tilfælde af ordblindhed, som vi ikke kan undvære, og som giver en smidig ramme om tale- og ordblindforsorgens administration af den ambulante behandling, der naturligvis som hidtil må ske i nært samarbejde med en række pædagogisk-psykologiske, lægelige og sociale instanser, herunder med folkeskolens specialundervisning.

Med disse bemærkninger skal jeg anbefale lovforslaget til det høje tings velvillige behandling.

**Ministeren for offentlige arbejder (Lindberg):** Jeg skal herved tillade mig for det høje folketing at fremsætte *forslag til lov om foranstaltninger mod forstyrrelse af radiomodtagning.*

Når det nu er fundet nødvendigt at fremsætte forslag til ny lovgivning til afløsning af ældre lovgivning vedrørende radiostøj, hænger det naturligt sammen med den meget stærke udvikling, som radioen er undergået i de seneste år. F. eks. nævner de bestående love ikke udtrykkeligt fjernsyn, hvilket har givet anledning til tvivl om, hvorvidt der er hjemmel til at kræve støj-dæmpning af elektriske anlæg, som forstyrrer fjernsynet.

Radioen er en vigtig faktor i den daglige tilværelse, og her tænker jeg ikke blot på radiofoni og fjernsyn, men også på de mangfoldige andre anvendelser, radioen har fået som f. eks. kommunikation med biler, flyve-

maskiner og skibe. Radiomodtagningen kan som bekendt blive forstyrret af forskellige elektriske anlæg, og lovforslaget tilsigter at give generelle bestemmelser for, i hvilket omfang der skal træffes foranstaltninger til forebyggelse eller afhjælpning af sådanne forstyrrelser, og hvem der i givet fald skal afholde udgifterne hertil. Lovforslaget omfatter alene sådanne elektriske anlæg, hvor den forstyrrende udstråling er et uilsigtet biprodukt, idet regulære sendestationer omfattes af andre lovbestemmelser.

Det foreliggende forslag er en rammelov, som ikke indeholder tekniske detaljer. Ifølge forslaget skal et særligt nævn udarbejde de tekniske specifikationer, som tænkes krævet opfyldt af elektrisk materiel af forskellig art for at hindre forstyrrelser i at opstå. Sådanne forebyggende foranstaltninger har der ikke i den hidtidige lovgivning været hjemmel til at kræve gennemført. Radiostøjnævnet vil efter forslaget få en sådan sammensætning, at der skulle kunne sikres en passende balance mellem på den ene side ønskerne om den størst mulige støjfrihed og på den anden side den interesse, som fabrikanter og brugere af elektrisk materiel naturligvis må have i, at de støjdæmpende foranstaltninger fordyrer varerne mindst muligt.

Nødvendigheden af at indføre forebyggende foranstaltninger imod radioforstyrrelser er blevet aktualiseret i den seneste tid, hvor der efter ibrugtagning af det 3. lydprogram er opstået forstyrrelser ved modtagningen af fjernsyn i Århusområdet, ligesom der i Københavnsområdet er mange bilradiotjenester, som lider under forstyrrelser. I begge de nævnte tilfælde skyldes forstyrrelserne, at der ved fabrikationen af FM-modtagere igennem mange år ikke har været sat tilstrækkeligt ind på at hindre udstråling af radiobølger fra disse modtagere. Risikoen for disse forstyrrelser har længe været kendt, og post- og telegrafvæsenet henledte da også allerede i 1953 radiobranchens opmærksomhed på betydningen af at undertrykke denne udstråling. I de seneste år har en del fabrikanter erkendt faren og sørget for, at de nye modtagere er i orden på dette punkt. Om denne udstråling fra FM-modtagere afstedkommer skadelige forstyrrelser eller ej, beror på et sammentræf af forskellige omstændigheder;

**[Ministeren for offentlige arbejder.]**

men efterhånden som der kommer stadig flere radiostationer i luften, vil det være umuligt at undgå sådanne sammentræf. Derfor må ondet kvæles ved roden ved hjælp af forebyggende støjdemping, som på fabriktionsstadiet er relativt billig i modsætning til de foranstaltninger, der i givet fald må træffes ved ikke støjdempet materiel.

Som et andet vigtigt område, hvor radiostøjdemping er påkrævet, kan jeg nævne tændingsanlæg i motorkøretøjer, herunder ikke mindst knallerter, som i mange tilfælde forårsager generende forstyrrelser, især i fjernsynsmodtagningen. Her er der efter sagens natur ikke andet at gøre end at søge indført støjdemping for alle disse køretøjer, hvilket heldigvis ikke er nogen vanskelig eller kostbar affære for den enkelte.

Det er tanken, at radiostøjnævnet i sit arbejde skal basere sig i videst mulig udstrækning på foreliggende internationale normer og anbefalinger på dette område, således at der ikke skulle blive tale om særlige problemer i forbindelse med import og eksport af støjdempet materiel.

Forslaget har været grundigt behandlet i et sagkyndigt udvalg, idet der har været adgang for de interesserede parter til at øve indflydelse på bestemmelsernes udformning, og det er da også min opfattelse, at der skulle være god mulighed for at opnå bred enighed om en ajourført lovgivning på dette vanskelige område — vanskeligt,

<i>Årstrafik:</i>	i 1957	i 1960	i 1961	i 1962
Limfjordsbroen .....	4.400.000	—	ca. 7.130.000	8.880.800
Lille-Bæltsbroen .....	1.940.000	2.990.000	- 3.360.000	3.699.900
Store-Bælt .....	760.000	1.090.000	- 1.230.000	1.360.000
Nordjylland-Norge/Sverige .....	34.000	65.000	74.000	80.000

Som det fremgår af disse tal, burde tunnelforbindelsen allerede nu være igangsat. Det vil blive en katastrofe, hvis der skulle ske noget med Limfjordsbroen. Tunnelforbindelsen anses at kunne etableres på ca. 7 år iberegnet en projekteringstid på 2 år, så forbindelsen vil tidligst kunne tages i brug henimod 1970.

Borgmestre og sognerådsformænd for Storålborgs 4 kommuner har over for ministeren gjort opmærksom på deres store ansvar over for erhverv og befolkning med

ikke blot fordi det angår udviklede tekniske forhold, men også fordi det drejer sig om at dele sol og vind lige.

**Ordføreren for forslagsstillerne (Chr. Madsen):** Jeg tillader mig herved for det høje ting at fremsætte forslag til lov om detaljprojektering vedrørende en tunnelforbindelse under Limfjorden ved Ålborg samt areal-erhvervelser i forbindelse hermed, efter at der i folketinget er stillet 2 spørgsmål til ministeren for offentlige arbejder i forbindelse med denne sag.

Selv om ministeren tidligere har henvist til det økonomiske forlig og landets økonomiske vanskeligheder, må denne sag kunne frigøres for disse forudsætninger og behandles nu, for en udsættelse vil i betydelig grad forøge udgifterne, forsinke og besværliggøre en tiltrængt erhvervsudvikling i Storålborg, skabe trafikkaos for Europavej 3 og skade den turistmæssige forbindelse mellem Nordjylland, Norge og Sverige.

Trafikken over Limfjorden har sprængt alle prognoser. Vejdirektoratets beregninger af den maksimale trafik over Limfjordsbroen var 20.000 køretøjer pr. døgn. Trafikken skulle i oktober 1967 være vokset til 30.000 køretøjer pr. døgn, men det er man allerede oppe på i dag.

*Døgntrafikken over Limfjordsbroen.*

1925 .....	1.100	motorkøretøjer
August 1951 .....	8.000	—
Juli 1957 .....	16.000	—
Juli 1961 .....	20.800	—
Juli 1962 .....	28.500	—

hensyn til den fremtidige trafiks forsvarlige afvikling. Samtidig har de anmodet ministeren om — uafhængigt af behandlingen af lovforslaget om motorveje — snarest at fremsætte lovforslag om bemyndigelse til detaljprojektering af tunnelforbindelsen.

Da jeg har den opfattelse, at dette lovforslag kan behandles sideordnet med lovforslaget om motorveje og — uanset dette forslags skæbne — kan vedtages som selvstændig lov, tillader jeg mig herved at anbefale lovforslaget til hurtig og velvillig behandling.