

[Jørgen Peder Hansen.]

er helt rimeligt, at man ligestiller forskellige varer og ligestiller den samme vare, uanset om den er lavet af det ene eller det andet materiale.

**Jørgen Jensen:** Det var meget interessante toldtekniske oplysninger, vi her fik af den ærede ordfører for socialdemokratiet. Det takker jeg på egne vegne for.

Bortset fra dette er imidlertid det reelle problem i sagen spørgsmålet om, hvorvidt så billige varer og så stærkt brugte varer skal toldbeskyttes med en toldsats på ca. 100 pct.

(Kort bemærkning).

**Jørgen Peder Hansen:** Det er lige nøjagtigt det samme problem, der foreligger, uanset om det drejer sig om plasthandsker eller plasttasker. Der er meget, meget stor forskel i prisen på plasttasker og lædertasker, og det er der altså også her.

(Kort bemærkning).

**Jørgen Jensen:** Jeg skal ikke inlade mig på en nærmere toldteknisk diskussion her; vi kan se på spørgsmålet i udvalget. Men det ville være fristende derefter eventuelt at nedsætte andre tilsvarende høje toldsats på nogenlunde nært beslægtede varer.

Hermed sluttede forhandlingen.

*Lovforslagets overgang til anden behandling vedtoges uden afstemning.*

**Jørgen Peder Hansen:** Jeg foreslår, at lovforslaget henvises til et udvalg på 17 medlemmer.

Uden forhandling eller afstemning vedtoges dette forslag.

Den næste sag på dagsordenen var:

*Første behandling af forslag til lov om udbygning af motorvejen vest om København.*

(Lovforslaget (nr. 109) findes i tillæg A. sp. 1365, fremsættelsen i tidenden sp. 3462).

**Formanden:** Sammen med denne sag foretages den sidste sag på dagsordenen, nemlig:

*Første behandling af forslag til lov om visse hovedlandevejsanlæg i og ved København.*

(Lovforslaget (nr. 114) findes i tillæg A. sp. 1387, fremsættelsen i tidenden sp. 3497).

Lovforslagene sattes til forhandling.

**Horn:** Vi har her i tinget fået fremsat tre lovforslag, som drejer sig om visse hovedlandevejsstrækninger. De to, vi nu her skal behandle, vedrører hovedvejsanlæggene i og omkring København og vestmotorvejen. Disse forslag er en direkte følge af loven om hovedlandeveje. Vi har også tidligere beskæftiget os med et par lignende sager, f. eks. forslaget om Limfjordstunnelen og forslaget om hovedlandeveje. Her var der enighed om, at de motorveje, der nu bygges over Fyn, skal falde ind under samme ordning, nemlig at staten finansierer og vedligeholder de pågældende veje. De får nok før eller senere den gamle betegnelse fra før 1863: statsveje, idet staten afholder alle omkostninger.

Jeg har forstået, at man fra visse sider har ønsket at få lejlighed til en principdrøftelse om vejudbygning her i landet, men at den skulle udskydes, til vi fik lovforslaget om omfartsvejen ved Randers, og det skal jeg ikke have noget at indvende imod. Disse forslag vil vi jo møde med visse mellemrum, efterhånden som forskellige vejudbygninger skal finde sted, og jeg vil mene, at vi vel måtte kunne blive enige om her i tinget at koncentrere os om det, som det egentlig var meningen folketinget skulle tage stilling til, nemlig om rimeligheden af, at man nu bygger de pågældende veje på de anførte steder, og om der bygges i tilstrækkeligt omfang, altså en stillingtagen til behovet. At begynde en drøftelse i detaljer af disse forslag har aldrig været meningen. Det er i hvert fald også i strid med de forudsætninger, hvorunder man i sin tid var enedes med kommunerne om hovedlandevejene. Her er vi i den situation, at såvel amtet som kommunerne og vejdirektoratet er gået ind for forslagene. Det vil vel være

[Horn.]

lidt i strid med almindelig praksis, i alt fald med det, man fra anden side fremholdt, da vi behandlede forslagene om hovedlandevejene, at man gik de kommunale interesser for nær, hvis vi nu begyndte at lave om på noget, som vejdirektoratet og kommunerne er blevet enige om. Endvidere er dele af de her omhandlede vejstrækninger blevet foreslået som en direkte følge af et par mindre love fra 1942, og de er altså led i en videre vejudbygning.

Trafikken på vejene er inde i en vældig udvikling, og vi så egentlig gerne alle sammen, at det havde været muligt også fremover med en hastigere udbygning af vort vejnet, men alle erkender også, at her er både en økonomisk og arbejdsmæssig ydergrænse for, hvad vi kan overkomme, hvad vi kan magte. Det, vi her skal tage stilling til — og det har også været meningen, således som tingene har været lagt op i de år, vi har arbejdet med vejlovgivningen også i finansudvalget og andetsteds — er mere en vurdering af behovet og nyttevirkingen af de vejanlæg, som der pø om pø fremsættes forslag om. Det gælder en principiel stillingtagen til, om det nu er det rigtige sted, man sætter ind på det pågældende tidspunkt, og det må igen blive en afvejning af nyttevirkingen og lønsomheden for de pågældende områder.

Det kan godt være, der et eller andet sted i landet er nogen, der vil spørge: mon det er nødvendigt, at de derovre ved København får alle disse vejudvidelser, men jeg tror nu alt taget i betragtning, at man må erkende, at udviklingen har en sådan hast og vækst i dette område, at de to lovforslag, der her behandles, er særdeles velbegrundede. Da der er enighed med kommunerne om fremsættelsen og foreligger så vel underbygget materiale for behovet, vil jeg mene, det er rimeligt, at vi her går ind for lovforslagene.

Jeg vil gerne tilføje, at disse forslag ikke løser det egentlige storkøbenhavnske trafikproblem. Det er rigtigt, som der er peget

på i ministerens fremsættelsestale, at presset her er så stærkt, at disse ind- og udfaldsveje må være en del af en videre udbygning i retning af bedre færdselsforbindelser, men det må forudsætte, at vi også får de omtalte tunnelbaner og udbygningen af S-banerne. Det økonomiske udvalg, som arbejder med disse ting, håber på i løbet af nogle måneder at kunne nå til enighed herom. Det er nødvendigt, hvis Københavnsområdet skal have rimelige trafikforhold.

Endelig vil jeg også pege på en anden ting, som er nævnt i ministerens fremsættelsestale, og som er en vigtig forudsætning for en god og stærk udnyttelse af den investering, der her finder sted, og det er, at anlæggene i byområdet følges op med parkeringspladser, fordi disse nye vejforbindelser vil forøge trafikken til og fra byen stærkt. Det nytter ikke meget at få de gode veje, hvis der ikke er parkeringsmuligheder for køretøjerne.

Jeg vil ikke undlade at pege på, at man også må gøre sig klart, at hvis man i dette store bysamfund skal have rimelige trafikvilkår, så må den kollektive trafik, sådan som den nu drives, moderniseres, og når T-banerne kommer, må de have en væsentlig vægt i hele transportapparatet i dette vældige udviklingsområde. Det gælder både i det egentlige Storkøbenhavn og i hele Nordsjællandsområdet, hvor der er en vældig befolkningstilvækst.

Jeg må mene, at de her foreslåede vejanlæg foruden at betjene danske borgere også passer udmærket ind i den udvikling, vi kan skønne må komme, hvis vi får en større og stærkere berøringsflade med vore brødrefolkovre på den anden side af Sundet ved en fast forbindelse og — indtil det er klarat — ved de mange skibsfartsforbindelser. Alle disse forhold taget i betragtning synes jeg, man må sige, det er ret og rimeligt, at disse anlæg sættes i gang og udbygges snarest muligt.

Jeg synes også, at § 4 i lovforslaget om visse hovedlandevejsanlæg i og ved København er en udmærket bestemmelse, der

[Horn.]

giver staten mulighed for at begrænse udnyttelsen af de kommende vejarealer med bygninger, virksomheder, og hvad det kan være, sådan at det ikke til sin tid, måske om få år, vil blive bekosteligere at overtage disse arealer. Det er en bestemmelse, vi også kender fra anden lovgivning, og som vi synes er særdeles rimelig.

Alt taget i betragtning vil jeg mene, at der ikke er andre landsdele, som behøver at føle sig generet eller forbigået, for der er ingen tvivl om, at det er i området her, man får den største nyttevirkning af de mange penge, der skal investeres, og jeg forstår også, at de penge, der investeres, er nogenlunde i takt med de forudsætninger, hvorunder man i sin tid opbyggede den betænkning, det trafikøkonomiske udvalg har afgivet i 1961, og som jo har fået tilslutning her i tinget.

Jeg skal med disse bemærkninger anbefale de to lovforslag til en hurtig og velvillig behandling.

**Holmberg:** De fremtidige trafikinvesteringer — vi kan næsten sige det på den måde: de trafikinvesteringer, der ligger lige for — er efterhånden blevet et meget, meget stort område med mange konsekvenser, og spørgsmålet vil nemt melde sig, om vi har råd til at afse de mange penge, det drejer sig om her. Der er jo også andre ting, der skal finansieres. Men mon ikke alligevel vi alle må erkende, at vi ikke kan få den rigtige udnyttelse af motorparken herhjemme, hvis ikke vi har ordentlige veje, og når dette er erkendt, melder sig naturligvis også spørgsmålet, om rækkefølgen i det investeringsprogram, vi fik for nogle år siden, er rigtig. Jeg sagde ved en anden lejlighed, hvor vi drøftede trafikinvesteringer her i folketinget, at jeg ikke håbede, at de forskellige projekter skulle blive forsinket på grund af jalousi de forskellige landsdele imellem, og det har så afgjort relation til disse 2 lovforslag, vi behandler her i dag, udbygningen af motorvejen vest om København og lovforslaget om visse hovedvejsanlæg i og ved København. At vi så her bevæger os på et område, hvor vi egentlig giver 100 pct. tilskud til veje, som også har en hel del lokal trafik, vil jeg bare nævne.

Så anførte ministeren i sin lange og efter

min mening gode redegørelse, at det var regeringens opfattelse, at der i de sidste år var vist en vis tilbageholdenhed i udbygningen af trafikanelæg i København, og anførte, at det nu hastede. Jeg tror, ministeren har ret, men når trafikforholdene i København er så dårlige, som de er, så bærer byen København også selv en væsentlig del af skylden herfor. For nogle år siden, da vi drøftede de mere specielle københavnske forhold — tunnelbaner m. v. — brød forhandlingerne sammen, og vi ved, at de brød sammen af forskellige årsager, men én af årsagerne var, at der ikke kunne opnås enighed her i folketinget om byrdefordelingen, ligesom der også var uenighed de forskellige kommuner imellem. Men lad nu den sag ligge. De bilveje udefra, vi nu skal drøfte, går uden om København, men de har også i høj grad relation til Københavns trafik, idet de går ind mod centrum, og vi erkender fra vort partis side, at trafiksystemet naturligvis må bringes bedre i orden også her. Det gælder også i forbindelse med de to foreliggende lovforslag. Men det er altså meget, meget store beløb, det drejer sig om. Vi erkender, at hele landets trafiksystem skal bringes i orden, og der er jo grænser for, hvor meget vi har råd til hvert år. Det med vejmilliarderne er jo efterhånden bare en fiktion. Skulle vi se på, hvad motor kørslen indbringer — de ca. 2 milliarder kr. årligt — ja, så har vi råd, men jeg erkender naturligvis, at så enkelt er det ikke. Her drejer det sig om ca. 500 mill. kr. i og omkring en enkelt by, og så ved vi endvidere, at anlægsprogrammet hermed slet ikke er udtømt.

Lad mig her spørge den højtærede minister: i indplaceringen af det store vejinvesteringsprogram kunne vi se, at vejene havde en meget stor prioritet, og det mener jeg er rigtigt. I 20 års programmet var der regnet med 10 milliarder kr. til egentlige anlægsarbejder og 9 milliarder kr. til vedligeholdelse og mindre anlæg. Disse store beløb — i øjeblikket ca. 500 mill. kr. — vil vel ikke komme til at influere på vedligeholdelse og mindre anlæg, altså hvor amt og kommune bortset fra vejfondstilskud selv kan bestemme tempoet efter de refusionsprocenter, som nu engang er gældende? At det kan komme til at indvirke på de større anlægsarbejder, kan

## [Holmberg.]

naturligvis ikke undgås, men mit spørgsmål gælder altså vedligeholdelse og mindre anlæg efter de refusionsprocenter, vi kender fra den lov, vi fik i 1957-58.

Og lad mig så komme med enkelte bemærkninger vedrørende lovforslagene, men jeg vil med det samme ligesom det ærede medlem hr. Horn sige, at mange af de spørgsmål, som vi vil stille, egentlig egner sig bedre til besvarelse i det udvalg, som naturligvis bliver nedsat.

Det er meget vanskeligt at tage stilling til, om de foreslåede linjeføringer er rigtige, eller om andre kunne være lige så gode og måske billigere løsninger; men det er jo et problem, vi kan drøfte nærmere i udvalget. Ministeren var selv inde på det i sin fremsættelsestale, idet han mente, at det ikke havde været muligt at fastlægge en helt bestemt plan for udviklingen — og ministeren tænkte vel her på den manglende egnsplan. Denne beklagelse deler vi naturligvis alle sammen; men det må vel i første række være regeringen, der har ansvaret for, at den mangler. Et ret godt materiale — det må vi erkende — har vi dog fået i rapporten om det fremtidige vejsystem i Nordsjælland.

I sine bemærkninger kommer ministeren ind på parkeringsproblemerne og gør her rigtigt opmærksom på, at udbygningen af disse store automobilveje ind mod København yderligere vil accentuere parkeringsbehovet. Det er rigtigt — og det kan ikke anfægtes — som ministeren nævnte, at spørgsmålet om disse parkeringsanlæg falder uden for loven om anlæg af motorveje og hovedlandeveje, men, højtærede minister, disse spørgsmål hører jo alligevel sammen. Hvis vi må køre, må vi også kunne holde. Det kan ikke nytte at vedtage disse vejlove, hvis der ikke er parkeringsmuligheder, og der må da også være en plan for parkeringen. Det kan jo ikke nytte, at København og Frederiksberg bare er opmærksom på dette; hvad har disse forskellige kommuner i det hele taget at fremlægge?

Ministeren er også inde på parkeringsmulighederne i nærheden af Søerne og måske under Søerne, men hvordan svarer disse pladsers kapacitet til de meget store trafiktal, som er nævnt i bemærkningerne til lovforslaget?

Jeg har endvidere en bemærkning om sporvejene. Jeg lægger ikke skjul på, at jeg egentlig undrede mig en hel del, da jeg i forbindelse med projektet læste, at sporvejslinjerne 5, 7 og 13 skulle omlægges; de skal altså bevares, de bliver bare omlagt. Jeg vil gerne stille det spørgsmål til den højtærede minister: ville det da ikke hjælpe på gadernes kapacitet, hvis man fjernede sporvognene fra disse stærkt trafikerede gader og gik over til busdrift, som man jo har gjort det i andre storbyer, som vi kan sammenligne os med? Sporvognslinjerne bliver opretholdt, til trods for at de pågældende gader overbygges til motorveje. Mener ministeren virkelig, at de to ting kan forenes, og hvad vil det for øvrigt medføre af merudgifter for de vejanlæg, som staten efter lovforslaget skal betale?

Og så til slut bare dette — for det er jo en førstebehandling: der er her tale om overordentlig store investeringer i de trafik-anlæg, der nu skal bringe personer og gods til byens centrale dele. Forudsætningerne for at bevilge disse store beløb er naturligvis, dels at der er et behov for den pågældende trafik, dels — som jeg også har berørt — at der bliver parkeringsmuligheder.

Vi har fået mange gode oplysninger, men jeg synes, vi i hvert fald mangler oplysning om, i hvor høj grad man vil blive ved med at udbygge cityområdet til erhvervscentrum. Her er vi nemlig ved noget meget centralt. Hvis man vil bevare den gamle bydel nogenlunde i dens nuværende form og så prøve på at flytte erhvervsvirksomheder og forretninger uden for byen, skulle det så — hvis denne linje altså bliver fulgt — være nødvendigt at ofre milliardbeløb for at forbedre trafikmulighederne til netop dette område? Jeg synes egentlig, vi mangler en målsætning for storbyen København.

På mit partis vegne kan jeg sige, at vi vil drøfte alt positivt i det udvalg, som jo nu bliver nedsat.

**Juul Madsen:** De bemærkninger, jeg har at gøre, refererer sig til lovforslaget vedrørende udbygning af motorvejen vest om København, medens det ærede medlem hr. Haunstrup Clemmensen vil omtale det andet lovforslag, der er til behandling, og samtidig

[Juul Madsen.]

vil komme med de økonomiske betragtninger og synspunkter, der måtte være at gøre gældende for mit partis vedkommende. Jeg skal altså blot ganske kort komme med et par bemærkninger om det første lovforslag.

Jeg vil gerne understrege, at dette jo har været ventet med en vis utålmodighed i kommunerne nord og vest for København, at man er glad for, at lovforslaget nu er kommet, og at man siger til os, når vi taler med dem derude, at det er en sag, der haster. Vi ved jo alle, at ringvej B 3 længe har været og stadig er hårdt belastet, og det er vel ganske enkelt nødvendigt, at udførelsen af vestmotorvejen og motorvejen vest om København udføres samtidig. Sker dette ikke, vil trafikken fra ringvej B 3 bryde sammen og skabe kaotiske tilstande i de kommuner, der skæres over af denne vej.

Af samme grund vil jeg gerne over for den højtærede minister for offentlige arbejder understrege, at det for den nordligste af kommunerne, der direkte berøres af nærværende lovforslag, nemlig Herlev kommune, er meget afgørende, at den meget store trafik, der vil komme fra Slotsherrensvej og skal føres op på motorvejen, ikke kommer til at belaste ringvej B 3, idet en sådan belastning simpelt hen ville skære den pågældende kommune over i 4 dele. Der står i bemærkningerne, at der eventuelt skal udføres et tilslutningsanlæg, og jeg vil altså gerne gå ind for det synspunkt, at det under alle omstændigheder er nødvendigt, at der udføres et tilslutningsanlæg.

Ifølge bemærkningerne forudsættes motorvejen anlagt som en 4-sporet vej i en bredde af 32 m syd for Roskildevej, men kun 25 m nord for Roskildevej. Lokale sagkyndige har over for mig understreget det ønskelige i, at stykket mellem Roskildevej og Jyllingevej udbygges til 32 m; man anfører som argumentation og som synspunkt, at strækningen nord for Roskildevej op til Jyllingevej for tiden er ubebygget, og at det vil blive dyrere og mere upraktisk, hvis man senere — når det industri kvarter, som er påtænkt i dette område, er under udbygning — skal til at foretage ekspropriationer for eventuelt at udvide motorvejen til 32 m.

Endvidere fremgår det af lovforslagets bemærkninger, at der skal udføres tilslut-

ningsanlæg til Roskildevej. Det aktualiserer kravet om lidt mere klarhed, eller vi kan sige størst mulig klarhed om linjeføringen i de vestlige kommuner i Københavns amt. Det er således nødvendigt, at der etableres forbindelse mellem vestmotorvejen og ringvejen omkring Roskilde, hvorved den hurtigkørende trafik kan bringes uden om de planlagte store bebyggelser i Høje-Tåstrup kommune. Sker dette ikke, vil Roskildevej jo ved en stadig stærkere trafik dele denne store kommune i to dele, således som det sker i Glostrup for tiden.

Jeg vil endvidere i den forbindelse slå til lyd for, at man fremover betragter Roskildevej som en intern vej, der skal løse de interne trafikopgaver, og at der skabes klarhed omkring linjeføringen i Københavns amt ikke blot for de nordlige, men også for de vestlige kommuners vedkommende, således at den hurtigkørende trafik bliver ledet uden om de store centre, og at der her skabes en koordination og en klaring, der gør det muligt for teknikerne omkring i kommunerne at foretage deres forberedelser og deres beregninger af det, der tilkommer kommunerne.

Der er således mange problemer, som kan drøftes i forbindelse med de foreliggende lovforslag. Jeg har nogle rent tekniske ting herudover, som jeg gerne vil have lov til at fremføre under udvalgsarbejdet; men jeg kan altså med disse bemærkninger meddele, at mit parti kan tilslutte sig lovforslaget.

**Haunstrup Clemmensen:** Erhvervslivet udfolder i disse år større og større bestræbelser for gennem vældige investeringer at rationalisere produktionen og derved billigøre produktionen med en højere levestandard til følge. På denne baggrund virker det oprigtig talt næsten paradoksalt, at de stigende transportomkostninger i allerhøjeste grad modvirker disse rationaliseringsbestræbelser. Distributionen bliver år for år mere besværlig, mere kostbar og mere langsom. Der er ikke tvivl om, at dette svækker levestandarden og hæmmer den konkurrence, der både for forbrugerne og for erhvervslivet er en overordentlig værdifuld ting. Der er efter min mening også noget højst paradoksalt i, at der fra alle sider er stærke ønsker om og stærke bestræbelser i gang for at gennemføre en kortere arbejds-

## [Haunstrup Clemmensen.]

tid og en længere fritid, når disse bestræbelser netop modvirkes derved, at det tager længere og længere tid at tage til og fra arbejdet og tager længere og længere tid at tage frem og tilbage til de rekreative områder, som befolkningen lægger så stor vægt på at kunne tilbringe fritiden i.

Sidst, men ikke mindst, må det vel være naturligt at påpege, at der i disse år med fuldstændig ret ofres større og større midler på at udbygge hospitalerne, på at forbedre vor sygdomsbekæmpelse og på at udbygge hele sundhedsforsorgen. Så er det et dystert paradoks hertil, at trafikulykkerne stiger; der foreligger en dybt alvorlig statistik på disse områder med menneskeliv, der går tabt, og mange flere, der kvæstes.

På denne baggrund tror jeg vi må have lov til at hævde, at trafikbehovets vækst er så stor, og at kravene dertil burde være så ubestridelige, at det er på høje tid, der gøres en langt mere effektiv indsats for at imødekomme behovet, end det hidtil har været tilfældet. Der er vel ingen, der tror, at motoriseringens vækst vil blive dæmpet i de kommende år; den har formentlig langtfra toppet. Selv om der kan gøres adskilligt og gøres adskilligt, f. eks. ved udflytning af offentlige institutioner fra hovedstaden til provinsen, er det alligevel således, at der omkring de store byer er et meget stærkt stigende behov for trafik anlæg.

Det ærede medlem hr. Holmberg gjorde nogle bemærkninger, som jeg gerne vil have lov til stærkt at understrege; det var spørgsmålet om forholdet mellem landsdelene og om den jalousi, der kunne være imellem dem. Jeg tror, det ville være overordentlig ulykkeligt i dette som i andre spørgsmål, hvis der bogstavelig talt skal holdes mandjævning mellem befolkningen fra de forskellige dele af landet om, hvor problemerne er størst, og hvor ulykkerne og vanskelighederne er værst, om det er i Ålborg-Nørresundby — der dog netop efterhånden har fået et lovforslag om en tunnelforbindelse, selv om det vil være både vinter og vår, før den bliver en realitet — eller om det er Århus, hvor trafikudbygningen synes at være gået helt i stå, eller om det er her i Storkøbenhavn. Jeg tror, det vil være værdifuldt for diskussionen, at vi ser bort fra den slags forsøg på at lade den ene

landsdel stå kritisk over for den andens ønsker. Der er i meget betydelige dele af landet et stærkt behov, og det vil være ulykkeligt, hvis disse behov og spørgsmålet om byrdefordelingen mellem staten og kommunerne ustandselig udskyder afgørelsen.

Jeg tror ikke, der kan være tvivl om, at et af de områder, hvor der virkelig er et meget påtrængende behov, er Storkøbenhavn. Jeg synes, at den højtærede minister i sin fremsættelsestale på overordentlig udmærket måde har fremført dette synspunkt, idet ministeren siger, at det kan jo ikke nægtes, at der gennem en årrække har været vist megen tilbageholdenhed med udbygningen af trafik anlæggene i hovedstadsområdet, og det er regeringens opfattelse, at der nu foreligger et stærkt presserende behov for en omfattende anlægsvirksomhed i dette område, idet der i modsat fald må imødeses en hastigt stigende forværring af trafikforholdene i København. Jeg kan ganske give min tilslutning til disse bemærkninger, og på denne baggrund kan det formentlig ikke overraske, at vi fra det konservative folkepartis side i princippet ganske kan give tilslutning til lovforslaget om visse hovedlandevejsanlæg i og ved København.

Men jeg vil gerne ikke mindst på baggrund af den højtærede ministers egne bemærkninger spørge, hvordan det egentlig kan være, at disse lovforslag først fremkommer nu. Det er muligt, at den højtærede minister ikke mener, at det er særlig taktfuldt eller venligt på en glædens dag som i dag, hvor man dog er kommet så langt, at spørge herom, men jeg tror, at der i store dele af befolkningen ikke mindst i hovedstadsområdet er en meget betydelig interesse for at få at vide, hvorfor det tager så forfærdelig lang tid. Vi er fra alle sider klar over, at der skal forhandles til overordentlig mange sider, og at der er overordentlig mange hensyn, der skal tages, men jeg synes, man må have lov til at spørge, og jeg vil være meget interesseret i den højtærede ministers svar på spørgsmålet: hvordan kan det dog være, at man går så langsomt frem på dette felt?

Det ærede medlem hr. Holmberg nævnedes, at byen København måske ikke var uden skyld heri. Jeg ved ikke, om den højtærede

## [Haunstrup Clemmensen.]

minister deler dette synspunkt, om der skulle være nogen af den højtærede ministers partifæller i staden Københavns ledelse, der skulle have ansvaret eller medansvaret. Også det synes jeg der må tales åbent ud om, for jeg tror, at på dette tidspunkt, hvor problemerne, som det rigtigt er sagt, er meget, meget alvorlige, må det være nødvendigt og naturligt at tale ganske åbent ud om, hvor årsagen ligger. Også af den grund, at selv om vi nu får vedtaget disse lovforslag efter en saglig og grundig udvalgsbehandling — det er jo nødvendigt med lovforslag af så stor rækkevidde — står vejanlæggene jo ikke færdige den næste måned eller det næste år eller de næste år derefter.

Den højtærede minister har gjort opmærksom på, at der vil gå 5-6 år som byggeperiode. Jeg vil gerne i denne forbindelse spørge: hvornår regner man med byggeperiodens begyndelse? Skal der nu først efter lovforslagernes vedtagelse i det høje ting gå en meget lang tid med projektering, inden selve byggeperioden begynder, således at vi altså må imødesee, at der går mere end 5-6 år, før disse anlæg virkelig står færdige? Jeg går ud fra som en selvfølge, at den høje regering er indstillet på, at der skal sættes fuld kraft på disse arbejders gennemførelse. Vi er dog formentlig kommet helt bort fra den periode, der lidt humoristisk, men lidt bittert humoristisk, blev karakteriseret med „teskecirkulærer“. Jeg går ud fra, at al nødvendig moderne mekanisering skal tages i anvendelse. Vi har dygtige danske entreprenører, der på mangfoldige områder har præsteret glimrende arbejde. Jeg går ud fra, at der ikke på nogen måde lægges hindringer i vejen for denne mekanisering. Jeg går også ud fra, at det sommerstop for anlægsarbejder, der efterfølges af vintertidens vejrmæssige stop, også hører fortiden tid, at der altså sættes meget stærkt ind for at gøre byggetiden så kort som overhovedet forsvarligt.

I denne forbindelse beder jeg også den højtærede minister være opmærksom på, at trafikafviklingen i selve byggeperioden planlægges så hurtigt og så grundigt som muligt, således at man i disse adskillige år ikke får endnu værre trafikpropper og endnu

værre trafikproblemer, end hovedstadens befolkning allerede er ramt af.

Det er jo rigtigt som allerede nævnt af tidligere ærede ordførere, at det er meget betydelige investeringer, der her er tale om, og jeg tror, man har lov til at hævde, at de er blevet endnu større, endnu dyrere, fordi der er gået så lang tid, inden disse lovforslag er blevet fremsat og der dermed er taget initiativ til at realisere de mange planer, der gennem så mange år har været behandlet og overvejet i de forskellige instanser.

Jeg synes, det er værdifuldt og naturligt netop at understrege dette investerings-synspunkt. Der er fra forskellig side givet saglige redegørelser for, hvordan f. eks. omkørselsvejen uden om Lyngby også investeringsmæssigt har kunnet betale sig. Når man ser på, hvor megen tid der er sparet for erhvervstrafikken, når man ser på, hvad der er sparet af omkostninger både til benzin og motorslid, og ser på, hvad der derudover er sparet af trafikulykker, hvad der er sparet af menneskers fritid, så er der ikke tvivl om, at disse investeringer i allerhøjeste grad er rentable, og at det derfor er forsvarligt at gennemføre dem, selv om vi formentlig i udvalget får mulighed for nærmere at se på det talmateriale, der ligger til grund for den højtærede ministers lovforslag.

Der er jo ikke tvivl om, at på enkelte områder er det endda overordentlig betydelige beløb, der er tale om, og netop når der er tale om disse investeringer, om disse priser, er det vel naturligt at tilføje, at den befolkning, der først og fremmest skal bruge vejene — og det er jo ikke kun Københavns, Frederiksbergs og Gentoftes indbyggere; det er også indbyggerne i en langt større del af hovedstadsområdet — uægtelig selv har ydet meget væsentlige bidrag til den svulmende vejfond.

Jeg vil i fortsættelse af nogle enkelte bemærkninger, den ærede socialdemokratiske ordfører gjorde, spørge: hvornår kan der ventes nyt på de andre områder? For det er godt, hvis vi efterhånden får disse ting afklaret. Men det fremgår også af lovforslaget, at der er overordentlig mange uløste problemer tilbage. Det er selvfølgelig altid noget, at der gives hjemmel til at projektere

## [Haunstrup Clemmensen.]

videre på en del af disse påtænkte vejanlæg og til i nødvendigt omfang ved ekspropriationer at sikre sig. Men jeg vil bede den højtærede minister også her søge blot som brudstykker af et mønster at fortælle os lidt om, hvornår man kan komme videre på dette felt. Det er helt nødvendigt, at også den kollektive trafik bliver stærkt udbygget for at aflaste det voldsomme pres på motorvejene, og i den forbindelse hørte jeg med glæde, at det ærede medlem hr. Horn nu oplyste, at man nu kun havde nogle måneder tilbage, inden det udvalg, det ærede medlem er formand for, kunne afgive en indstilling om byrdefordelingen mellem stat og kommuner. Hvor hurtigt omtrent derefter man kan ventes et lovgivningsinitiativ på dette felt?

Det er ikke så lang tid siden, at byen London fejrede 100 års jubilæum for sin tunnelbane, og det er heller ikke så længe siden, at man i Stockholm, der dog har klippegrund, har foretaget en vældig udbygning af tunnelbanen; det kan vist ikke siges at være for tidligt at tage initiativet til at komme væk fra alle forhandlingerne og over til realisation af planerne på dette område. Det er også rigtigt, som det er sagt, at det er helt nødvendigt i udvalget, når vi er inde på disse problemer, at vi større opmærksomhed på parkeringsproblemet og de øvrige vejanlægs udbygning. Det er en fattig trøst, at befolkningen kan komme ind til et vist punkt og trafikken så går i stå dér. Derfor vil der i høj grad være behov for også på de områder at vise større og hurtigere initiativ, end det hidtil har været tilfældet.

Som sagt, vi hilser fra det konservative folkepartis side med glæde det initiativ, der er taget, men vi har den opfattelse, at det er kommet meget sent, at det er kommet alt for sent, og vi håber derfor, at nyt yderligere initiativ ikke vil lade vente alt for længe på sig.

**Else-Merete Ross:** Må jeg have lov til at begynde med et citat:

„Det trafikøkonomiske udvalg skal under henvisning til, at trafikken i Storkøbenhavn umiddelbart berører henvend en tredjedel af landets befolkning og en tilsvarende del af erhvervsvirksomheder-

ne, understrege, at det må tillægges afgørende betydning, at de samlede investeringer i offentlige trafik anlæg i Storkøbenhavn sættes væsentligt i vejret allerede i de nærmeste år, således at en forværring af trafikbetjeningen undgås. Udbygningen må omfatte såvel baner og kollektiv overfladef trafik som gader, indfartsveje og parkeringsanlæg.“

Sådan udtalte det trafikøkonomiske udvalg sig i sin betænkning i 1961, og jeg håber, at udvalget vil være tilfreds med, at den højtærede trafikminister nu 3 år senere har fremsat de foreliggende lovforslag. Det forekommer mig dog, at den højtærede minister i sin fremsættelsestale ligesom gør lidt undskyldninger for lovforslagene; specielt vel henvendt til ærede medlemmer vest for Store-Bælt gøres der opmærksom på, at de anlæg, der er tale om ved København, ikke principielt adskiller sig fra opgaver andre steder i landet, og det er da så sandt, som det er sagt; derefter nævnes prisen, ikke i klare tal, men omtalt som meget store beløb af vejfonden. For at ingen skal blive forskrækket derover, opfordres man til ikke at glemme, at biltrafikanter i det storkøbenhavnske område jo selv betaler en meget stor del af vejfondens indtægter gennem motorafgifterne. Her henviser ministeren direkte til tallene i det trafikøkonomiske udvalgs betænkning.

Skulle det gå efter matematisk retfærdighed, får Storkøbenhavn bestemt ikke for meget. Det trafikøkonomiske udvalg har beskæftiget sig med undersøgelser angående Store-Bæltbro, Øresundsbro og Storkøbenhavns nærtrafik; på side 85 siger udvalget, at det er kommet til den konklusion, „at anlæg af S-baner og påbegyndelse af tunnelbaneanlæg må høre til de mest presserende opgaver i det samlede trafikinvesteringsprogram for hele landet“.

Det samme gælder desuden en del større gade- og vejanlæg i Storkøbenhavn, f.eks. de forestående udbygninger af Lyngbyvej, vestmotorvejen og Søringen samt parkeringsanlæg. Hvad den trafikøkonomiske sagkundskab angår, skulle ministeren således have fuld dækning for de fremsatte forslag, som jeg tror de fleste storkøbenhavnere vil være glade for, ikke mindst om ca. 10 år, når besværlighederne ved deres gennemførelse er overstået. Jeg tror dog



[Else-Merete Ross.]

kun, man vil være glad for de nye radialveje på én betingelse, nemlig at der skaffes garanti for, at der i takt med deres udbygning skaffes den nødvendige parkeringsplads i den indre by i nærheden af radialgadernes indmunding i tværgående gader i en vis afstand fra centrum, så at den sidste strækning kan ske med kollektiv trafik eller til fods.

Den højtærede minister er i fremsættelsestalen selv inde på parkeringsspørgsmålet, men ender med at sige, at spørgsmålet om disse parkeringsanlæg i hvert fald ligger uden for de rammer for anlæg af motorveje og hovedlandeveje, som er fastsat ved den ny hovedlandevejslov.

Det er rigtigt nok, men enten må vi finde en lov, inden for hvis rammer parkeringsanlæg kan ligge, eller også må vi lave en lov derom.

Planlægning og bygning af parkeringsanlæg over og under jorden må gå hånd i hånd eller rettere sagt hellere være lidt i forvejen for planlægning og bygning af de nye veje, ellers kan vi efter min mening lige så godt lade være med at bygge de nye veje, så nytter det hele ikke noget. Den form for eller rettere den mangel på parkeringspolitik, vi har, er jo ikke bare til ulempe for dem, der ønsker at parkere, og for dem, der ønsker at køre gennem gaderne, men også for fodgængere, som der mange steder ikke mere er levnet noget fortov til, og ganske særlig for de børn, hvis legemuligheder i København er yderst begrænsede og mange steder lig nul, fordi parkerede biler tager både gårde og fortove. Kunne man i forbindelse med dette lovforslag finde frem til ordninger for allerede eksisterende parkerede bilers anbringelse, ville man vel derved også have fundet ordninger for fremtidige parkeringer.

I det trafikøkonomiske udvalgs overslag over investeringer i veje og gader for 1960-80 er parkeringsanlæggene taget med og andrager f.eks. i København og Frederiksberg hele 367 mill. kr.

Om midlerne til parkeringsanlæggene skal skaffes fra vejfonden gennem almindelige skatter, gennem afgifter, gennem billige lån til private eller kommuner, må kunne drøftes i udvalget, men det forekommer mig både risikabelt og uforsvarligt at

sige ja til radialveje, der yderligere vil forøge bilmængden i København, uden samtidig at tage stilling til, hvordan de biler, som derved drages ind til byen, bliver parkeret.

Den højtærede minister lægger ikke skjul på i sin fremsættelsestale, at vejplanlægning i det storkøbenhavnske område er meget vanskelig. Når man endelig når frem til resultater, der er tiltrådt af vejnævnet og af udvalget for vejplanlægning i Storkøbenhavn, hvad bliver der så tilbage for en stakkels ordfører at gøre andet end at udtrykke håbet om, at vejføringerne vil vise sig at være de rette i det lange løb?

Når så mange har sagt god for planerne, hjælper det vel ikke, at jeg udtrykker sympati for mine radikale partifæller på Rådhuset, som ønskede forbindelsesvejen til Gl. Kongevej lagt i forlængelse af Fælledvej og ikke langs Søerne. Fredningsmyndighederne har vist endnu ikke givet deres tilsagn, men så vidt jeg ved, kan de ikke gøre andet end måske at redde et par meter af Søerne, men noget ville det naturligvis hjælpe. De gamle, hyggelige søer har man gjort angreb på, så langt jeg kan huske tilbage.

Naturligvis er det bare sentimentalitet, at jeg synes, at man skulle have ladet Søerne være, som de er. Når jeg er så sentimental, er det nok, fordi det går ud over min barndoms og ungdoms gade, hele det kvarter, jeg er vokset op i. Nu skal gamle, rare Nørre Søgade klassificeres som hovedlandevej. Det havde den nok ikke drømt om, dengang børn kunne lege fredeligt både på fortov og kørebane.

Ifølge lov om bestyrelsen af de offentlige veje § 3, stk. 2 a, defineres hovedlandeveje som de veje, der betjener landets fjerntrafik. Ak; min barndoms gade var så køn! Gid hovedlandevejen må blive det, i hvert fald i næste generations øjne! Og her vil jeg gerne oven på min sørgmodighed sige, at jeg finder, at vore teknikere gennemgående har formået at skabe også landskabeligt smukke motorveje og hovedveje, så det skal nødig opfattes, som om jeg kun ser den rene bedrøvelighed i det. Tværtimod. Jeg kan på mit partis vegne gå ind for lovforslaget om hovedlandeveje i og ved København, ligesom jeg også kan gå ind for lovforslaget om motorvejen vest om København.

[Else-Merete Ross.]

Vi finder det rigtigt, at der allerede nu træffes bestemmelse om vejanlægget, selv om den nordlige del af motorvejen skal gøres færdig, før det nye stykke skal påbegyndes. Jeg glæder mig over det hensyn, man har vist de grundejere, der helt tilbage i 1942 afstod areal til vejen og siden da har regnet med, at den hellige grav var vel forvaret. Det synes jeg er helt rigtigt. Dengang regnede man med en vejbredde på 25 m, nu derimod, 20 år efter, regner man normalprofilen for motorveje til 32 m. Vil det sige, at man må regne med, at inden de nu planlagte motorveje er udført, vil en endnu bredere profil være ønskelig, således at man stadig vil komme til at halte lidt efter, hvad der egentlig er det bedste? Dette spørgsmål kan jeg måske få besvaret i udvalget.

Jeg skal på mit partis vegne give tilslutning til begge lovforslag og tilsige velvillig behandling i udvalget.

**Arne Larsen:** Først vil jeg beskæftige mig med lovforslaget, som går ud på udbygning af motorvejen vest om København, således at forstå, at ministeren bemyndiges til at lade anlægge en hovedlandevej vest om København i en linje fra den planlagte vestmotorvejs sydlige gren syd for Brøndbyvester til Kagså nord for Herlev. Her ved Kagså er det meningen, at den nyanlagte motorvej vest om København skal fortsætte i den motorvejsstrækning, der for tiden anlægges fra Kagså til Helsingørvejen og omkørselsvejen ved Lyngby.

Dette lovforslag er faktisk en gammel kending og har en noget mærkværdig forhistorie. I 1942, da vort land var besat, forlangte den tyske besættelsesmagt anlagt en motorvej vest om København som led i den planlagte fugleflugtslinje. Det var daværende trafikminister, tidligere cementdirektør Gunnar Larsen, som fremsatte bemeldte lovforslag og vel mere eller mindre under pres fik folketinget og landstinget til at godkende dette store vejprojekt, som

man på daværende tidspunkt overhovedet ikke havde brug for. Man måtte betragte det ud fra et tysk synspunkt, et militært synspunkt. Kun derudfra kunne det anbefales.

Ydermere, kan man sige, var amtet jo allerede dengang i gang med at anlægge den såkaldte ringvej B 3, som da var mere end tilstrækkelig til at klare den trafikmængde, som man måtte forvente skulle komme fra nord uden om København og sydpå, men vi skulle altså dengang have denne vestmotorringvej, og man gik i gang, og arbejdet stod på indtil 1945, hvor det gik mere eller mindre i stå for helt at blive indstillet i 1949.

Arealet og den halvfærdige vej har siden da ligget uberørt hen, men nu er det altså meningen, at vi igen skal have gang i dette projekt. I bemærkningerne til lovforslaget siges og påvises det med forskellige tal og prognoser, at vi ikke kan undvære denne vestmotorringvej, men bliver nødsaget til at gennemføre projektet, som vil komme til at koste rundt regnet 50 mill. kr. eller mere, for de kalkulerede priser holder nok ikke. Inden projektet er udført, skal der nok være gået adskilligt flere millioner til. Men spørgsmålet er så, om det er en rigtig og nødvendig investering, og jeg er ikke helt overbevist herom.

I fremsættelsestalen udtaler den højtærede minister, at trafikken på hovedvej ringvej B 3, i 1963 er steget til over 20.000 køretøjer pr. døgn, og at det må forudses, at ringvejen om få år kun kan dække trafikbehovet mellem de omegnskommuner, som den forbinder. Man har derfor anset det for nødvendigt at videreføre motorvejen vest om København som forbindelsesvej til vestmotorvejens sydlige gren. Jeg tror, at ringvej B 3 netop vil opfylde en stor mission i den interne trafik mellem kommunerne vest for København, og jeg tror ikke, at en ringmotorvej, der skal lede trafikken fra de nordlige kommuner sydover, bør placeres så tæt på det københavnske byområde. Da man i 1942

[Arne Larsen.]

stak linjen ud for denne vestmotorringvej, havde man nok ikke forudset den udvikling i det storkøbenhavnske område, som vi nu oplever.

En ringmotorvej, der skal lede trafikken fra nord og sydover, kan passende efter min mening bedre placeres i ringvej B 4's linje, men jeg indrømmer, at det kan blive vanskeligt at finde den rigtige placering for ringvej 4's videreførelse fra Bagsværd til Helsingørvejen. Nord for Roskildevej har ekspropriationer fundet sted for mange år siden, og her kan vejen, efter hvad der foreligger oplyst, kun få en bredde på 25 m, men nok til 4 spor, medens der syd for Roskildevej, hvor linjeføring kun er bygge-linjesikret, kan blive plads til 4 spor samt nødspor for nedbrudte vogne. Det er efter min mening igen en kedelig ting at konstatere, men den højtærede minister mener altså ikke, at det kan nytte noget at foretage ekspropriation af større omfang for stykket fra Roskildevej og nordpå af hensyn til grundejerne. Det er muligt, det er forsvarligt at undlade dette, det skal jeg ikke kunne udtale mig om. Så må vi bare håbe, at forsynet er med os, og at ingen bilejere i de kommende år kommer ud for, at deres biler bryder ned på strækningen Roskildevej-ringvej B 3, men jeg tror nu ikke, man har lov til at være så optimistisk.

Til fordel for den foreslåede ringmotorvej vest om København kan naturligvis anføres, at en del af arealerne er eksproprieret, en del af arbejdet er ligeledes udført, så hvorfor ikke fuldende værket? Det er vel det, der vejer tungest i denne forbindelse, men det er ikke med synderlig stor begejstring, vi tilslutter os denne tanke. Jeg vil imidlertid gerne i et udvalg være med til at se på hele problemet og håber på, at vi når frem til en saglig og forsvarlig løsning.

Jeg vil herefter gå over til lovforslaget om visse hovedvejsanlæg i og ved København. Efter lovforslaget bemyndiges den højtærede minister til at lade udføre en hovedlandevej udbygget som motorgade fra Sortedamssø til Vangede, hvor vejen skal tilsluttes Helsingørvejen samt omfartsvejen ved Lyngby, og en hovedlandevej fra Borups Plads til Farum, hvoraf strækningen fra Borups Plads til Hillerødgade samt

strækningen nord for Hulgårdsvej udbygges som motorgade. Jeg vil lige indskyde: hvorfor skal den ikke udbygges som motorgade på hele strækningen? Endvidere skal strækningen fra Søerne ved Gyldenløvesgade til Borups Plads klassificeres som hovedlandevej. Endelig bemyndiges ministeren til at foretage fornøden projektering til forberedelse af anlæg af hovedlandeveje fra Fredensbro til Gl. Kongevej, herunder tilslutningsanlæg for Helsingørvejen og Farumvejen i byens centrum og tilslutning fra vestmotorvejen samt fra Engstrand Allé ad Scandiagade og Enghavevej til Sdr. Boulevard.

Udgifterne i forbindelse med Helsingørvejens indføring til Søerne og Farumvejens udbygning til Borups Plads er samlet anslået til 395 mill. kr., der fordeler sig med 255 mill. kr. for Helsingørvejens udbygning og 140 mill. kr. for Farumvejens udbygning. Der siges ikke noget om, hvad udgifterne til de kommende store projekteringsanlæg for Søringsanlægget vil beløbe sig til, men det bliver selvfølgelig beløb af en mere beskednen størrelsesorden.

Mit parti er fuldt ud klar over, at det er meget store problemer, vi her giver os i kast med, og at det i høj grad bliver nødvendigt at ofre endog meget store beløb på trafikinvesteringerne i det storkøbenhavnske område og ikke mindst i den egentlige indre zone af hovedstaden. Derfor var vi også principielt enige i den betænkning, som det trafikøkonomiske udvalg afgav i oktober 1961, og som kort tid efter i forbindelse med lovforslaget om forarbejder til en fast forbindelse over Store-Bælt var til behandling her i det høje ting og fik almindelig tilslutning. Det trafikøkonomiske udvalg fastslog som en uigendrivelig kendsgerning, at det var nødvendigt at foretage meget store investeringer i udbygningen af den københavnske nærtrafik.

Så vidt jeg har forstået såvel det trafikøkonomiske udvalgs betænkning som den betænkning, Hovedstadskommunernes Samråd i april 1961 afgav om den mest hensigtsmæssige afvikling af den kollektive overfladefrafik i hovedstadsområdet, var det en forudsætning, at man tilgodeså trafikinvesteringerne i den kollektive trafik. Mig forekommer det, at det lovforslag, der i dag behandles, noget for stærkt tilgodeser den

[Arne Larsen.]

individuelle trafik. Lyngbyvejens indføring til Søerne er et omfattende projekt, som foreslås løst dels ved hjælp af tunnel, dels ved hjælp af forsænkede kørebaner med lokale kørebaner i nuværende niveau og meget mere: store ombygninger ved Hans Knudsens Plads, S-banens omlægning og Lyngbyvejens stations flytning o. s. v. Det skal indrømmes, at Vibenshus Runddel og Fredensgade-Fredensbro er et par slemme flaskehalse, og at radikale løsninger her er nødvendige, men jeg vil tro, at der findes andre mulige løsninger end de foreslåede.

At føre motorgader bogstaveligt talt helt ind i centrum og måske endda senere at udbygge Søringen til en motorgade er vi meget betænkelige ved. Dertil kommer et trafikkaos, omlægninger i den helt store stil i de kommende 10 år til meget stor gene for trafikken. Men man kan selvfølgelig sige, at det må blive galt, før det kan blive godt. Biltallet vokser kolossalt, og bilister har naturligvis også krav på at være her, men spørgsmålet er, om det ikke er den førte trafikpolitik, der netop har tvunget folk over i den individuelle trafik. For længst skulle vi have haft en koordination af alle trafikspørgsmål i hovedstadsområdet. Kommunerne burde have været tvunget til et samarbejde, og kommer det samarbejde ikke på en tilfredsstillende måde, ja, så kan man imødesee uoverstigelige vanskeligheder.

Det ville efter min opfattelse være bedre, om vi i stedet for dette forslag i dag havde behandlet et forslag til lov om bygning af en tunnelbane, men endnu er man ikke færdig med overvejelserne og diskussionerne og undersøgelserne i de 2 nedsatte udvalg til forberedelse af tunnelbaner i København. Det glæder mig overordentlig meget, at det ærede medlem hr. Horn mener, at man i løbet af 2 måneder vil være i stand til at tilendebringe sit arbejde i alle tilfælde i det ene af tunnelbaneudvalgene, for det er rigtigt, at jo længere der snakkes, jo længere skydes problemets løsning ud i fremtiden, og så har trafikproblemet i København måske tiltvunget sig en helt anden løsning end den, man tilsigter. Efter min opfattelse er det sådan, at går vi først med til en motorgade ind i og omkring centrum i København, vil vi få en selvforstærkende udvikling: flere biler ind på grund af bedre veje, større og

større krav om flere parkeringspladser — som jo uimodstæeligt vil rejse sig — nye nedrivninger i den centrale bydel, og hvad kan så enden på det hele blive? En by, hvis centrum på kryds og tværs er gennemskåret af motorgader med kæmpestore parkeringsarealer. Hvis vi gør det, vil vi ødelægge vor by, og jeg tror ikke, det vil være klogt.

Hermed være ikke sagt, at jeg er modstander af individuel trafik, at der ikke må og skal gøres endog meget for at forbedre forholdene for motortrafikken i Københavnsområdet, og at ikke meget store investeringer er nødvendige. Det er jeg helt på det rene med; men det, der for mit parti er hovedsynspunktet, er, at der må findes et balancepunkt, at der må finde en fornuftig afvejning sted mellem individuel trafik og kollektiv trafik. Hvad den sidste, den kollektive trafik angår, så har den i Københavnsområdet haft alt for trange kår gennem de senere år. Det har jo mange årsager, de bevilgende myndigheders tilbageholdenhed ikke at forglemme. Ved regeringens investeringer til offentlige formål er bygge- og anlægsvirksomheden blevet forfordelt i uhyggelig grad, og det gælder især trafikinvesteringerne. De må op i en størrelsesorden af et helt andet format, og hovedvægten må efter vor opfattelse lægges på de kollektive trafikinvesteringer.

Jeg er ikke i tvivl om, at hvis vi havde haft vort S-banenet hurtigere og bedre udviklet, hvis vi i dag havde haft tunnelbanen, hvis vi havde haft et fælles trafikselskab for Storkøbenhavn og f. eks. for længst havde fået moderniseret sporvejs- og busnettet i Københavnsområdet, ja, så havde trafikanterne, de mange, mange tusinde, som hver dag skal bevæge sig fra hjem til arbejdsplads og tilbage, langt foretrukket de kollektive trafikmidler fremfor at investere i egne biler. Så havde vi måske haft en udvikling i retning af, at befolkningen i stedet for at investere i egen bil, havde foretrukket at investere i egen bolig. Det havde haft stor samfundsmæssig betydning, hvis vi havde ført en sådan fornuftig investeringspolitik. Derfor kunne jeg og mit parti tænke os at forcere en løsning af tunnelbaneprojektet i København. Fortsætter vi nu den påbegyndte linje med en for stærk udvikling til fordel for den individuelle trafik, risikerer vi jo til sidst, at statsbanerne og sporvejene

[Arns Larsen.]

ingen kunder har, men at vi til gengæld har ødelagt København.

Jeg kunne i samme forbindelse tænke mig en yderligere forstærket indsats til fordel for S-banernes udbygning, herunder især Hareskovbanens og Køgebugtbanens udbygning, og endelig en hurtig og radikal løsning af sporvejsproblemet i København og på Frederiksberg. Man har også i dag fra andre ærede ordføreres side i debatten inddraget spørgsmålet om sporvognene og om sporvogne i gaderne, og her er det klart, at der trænges til en meget stærk modernisering. Men hvorfor kunne f. eks. staten ikke komme ind i billedet ved løsningen af sporvejenes meget store investerings- og udbygningsprogram? Privatbaner ud over landet har jo i stort omfang fået lån til moderniseringer, hvorfor så ikke et så livsvigtigt område som de københavnske sporveje?

København har jo især ét meget stort problem, og det er parkeringsproblemet. Meget gøres for at udvide det eksisterende gadenets kapacitet, men ikke så snart er det udvidet, før pladsen optages af parkerede biler, som jo i hovedsagen kommer fra omegnskommunerne — en fortvivlet situation, som det næsten er umuligt at gøre noget ved. Mange gange være vil det blive, når der nu som foreslået skal føres motorgader ind i selve bycentrum. Man giver fri passage for mange nye tusinder af biler, men man løser ikke samtidig parkeringsproblemet, og det synes jeg er en af de værste ulemper ved det hele. Skal man klare det problem, må man ændre bybilledet ganske radikalt.

Spørgsmålet om planlægning synes jeg også trænger sig gevaldigt på; mange instanser har måttet beskæftige sig med dette problem, men vi har ikke set det fornødne samarbejde mellem alle disse instanser. Endnu ved vi jo faktisk ikke, hvor vor lufthavn skal placeres, om den skal flyttes fra Amager til Saltholmen, og hvad det indebærer. Vi ved endnu ikke, hvor Øresundsbroen skal placeres. Vi har i det hele taget ikke noget fuldstændigt billede af den kommende byudvikling. Det er meget nødvendigt, at hele det problem bliver løst.

Den højtærede minister henviser i be-

mærkningerne til lovforslaget og i fremsættelsen til vejdirektoratets „Rapport om det fremtidige vejsystem i Nordsjælland“. I den forbindelse vil jeg fremføre en lille anke, idet jeg synes, det havde været på sin plads, om folketingets medlemmer på et tidligere tidspunkt havde kunnet stifte bekendtskab netop med denne meget vigtige rapport. Endnu er den ikke omdelt til folketingets medlemmer.

Som man heraf vil kunne forstå, er vor begejstring for det fremsatte forslag om visse hovedvejsanlæg i og ved København ikke ligefrem tårnhøj, men tværtimod noget behersket. Imidlertid indrømmer vi, at nogle gode og veludbyggede udfaldsveje henholdsvis mod Helsingør, mod Hillerød, vestover og sydover er nødvendige og bør gennemføres, ligesom visse ringvejsystemer bør udbygges. Men inden for bygrænsen må man være yderst forsigtig med, hvad man foretager sig. Store parkeringsanlæg ved bygrænsen, hvor de offentlige transportmidler så kunne overtage trafikbetjeningen, ville være at foretrække.

Den trafik, som naturnødvendigt skal afvikles, for at byen kan fungere tilfredsstillende, må for størstepartens vedkommende, i alle tilfælde hvad persontrafikken angår for ca. 60 pct.s vedkommende, kunne klares af et kollektivt trafikapparat. Men her skal altså ske en nyvurdering, og der skal investeres meget store beløb. For den øvrige private persontrafik, den individuelt prægede trafik, skal der naturligvis også gøres mest muligt, det er ganske klart. Men her vil vi foretrække et radialgadesystem med aflastningsgader o. s. v. og udbygning i så stor udstrækning, som det nu er teknisk gørkligt uden at ødelægge byen totalt. Jeg håber altså på en fornuftig afvejning, og jeg håber ligeledes, at sagkundskaben vil få muligheder for at præge det arbejde, som her skal gennemføres. Så er jeg ærlig talt heller ikke så bange for resultatet.

Med disse bemærkninger skal jeg om ikke fuldt ud anbefale de foreliggende lovforslag, så dog gøre det i en vis udstrækning. Jeg håber, at det i det kommende udvalg vil blive muligt at nå frem til en fuldt forsvarlig og saglig løsning på trafikproblemerne i København. Vi erkender, at de er store, og at en meget stor indsats er påkrævet for at få dem løst.

**Rimstad:** Det vil være rigtigst her ved første behandling af de 2 lovforslag om vejfundsveje i og omkring København at komme med nogle generelle betragtninger af almindelig karakter, inden man drøfter de enkelte projekter.

Jeg vil begynde med at sige, at vi inden for vort parti er interesseret i en større klarlægning af forholdene omkring vejfonden. Lige fra dengang, man her i tinget — det var vist, før vort parti kom herind — stillede en socialdemokratisk finansminister det spørgsmål, hvor vejfondens midler egentlig befandt sig, og fik et svar gående ud på, at staten ikke separerede sine midler efter cigarkasssystemet, har der vistnok i befolkningen været en almindelig utryghed omkring vejfondsmidlerne.

I dag skal vi behandle en række forslag, der hver for sig gør et indgreb — et betydeligt indgreb — i disse midler, og jeg vil derfor gerne spørge den højtærede trafikminister, der jo er den, som disponerer over midlerne, om der ikke er grund til at søge frem til en større regnskabsmæssig og dispositions-mæssig klarhed med hensyn til de penge.

Det, vi taler om, når vi beskæftiger os med statens vejanlæg, er jo i virkeligheden en ganske almindelig udlejningsforretning, som staten driver ved mod betaling at stille til rådighed for borgernes og myndighedernes kommunikationsmidler et gade- og vejnet, som dels år for år er underkastet udvidelser og dels inden for de enkelte års budgetter kræver udgifter til vedligeholdelse. Det, jeg i denne forbindelse efterlyser, er driftsregnskab og status for en sådan forretning med alt, hvad der hører til en sådan regnskabsoversigt i form af prognoser, budgetter, forrentninger og driftsøkonomiske betragtninger. Kun herigennem kan kunderne i forretningen, de motorkørende, få et begreb om, hvorvidt de opkrævede lejeindtægter er rimelige eller helt overdimensionerede, fordi de måske skal anvendes til helt andre formål end vejformål.

Lad os få disse ting klarlagt, så enhver kan danne sig det rigtige billede af statens indtægter og udgifter på et område, der omfatter omkring  $\frac{1}{10}$  af hele statens budget. Jeg mener, at netop de af den højtærede trafikminister i sidste folketingsår gennemførte motor- og hovedlandevejslove gør et

sådant krav om en totalanalyse af hele dette områdes finansielle og økonomiske balance helt naturligt.

Vender vi os derefter til de 2 foreliggende lovforslag, har jeg i forbindelse med dem netop den bemærkning at gøre, at vi her i folketinget får alt for lidt oplyst om lovforslagernes finansielle omfang. I det ene lovforslag, det om motorvejen, står der kun, at udgifterne skønnes til ca. 50 mill. kr. og den årlige vedligeholdelse til ca.  $\frac{1}{2}$  mill. kr. I det andet anføres skønnede anskaffelses-sommer på 255 og 140 mill. kr. med ligeledes skønnede vedligeholdelsesudgifter på henholdsvis 1,1 og 1,2 mill. kr. Dette er faktisk alt, hvad folketinget her ved første behandling af lovforslagene får at vide om de økonomiske konsekvenser af en lovgivning, hvis finansielle omfang, såfremt vi kapitaliserer vedligeholdelsesudgifterne, svarer til omkring halvdelen af vejfondens årlige pengetilgang.

Jeg synes oprigtig talt, at dette oplysningsmæssigt er et for ringe grundlag til, at man kan tage en første principiel stilling til disse 2 lovforslag. Jeg savner både over-slagsmæssige specifikationer, budgetmæssig tilrettelægning inden for anskaffelsestiden og oplysninger om lovforslagernes indvirkning på opstillede prognoser. Man må nemlig ikke i denne forbindelse glemme den højtærede finansministers gentagne henvisninger under finanslovdebatten til, at oppositionen ikke har moralsk ret til at kritisere lovbundne udgifter hidrørende fra love, som den selv har været med til at vedtage. Jeg er ikke uenig med finansministeren heri, men det forudsætter, at den regering, der fremsætter lovforslag, generelt i langt højere grad gør rede for lovforslagernes finansielle virkninger, end tilfældet har været i den tid, jeg har siddet i det høje ting.

Jeg vil gerne anføre et enkelt eksempel på, hvad jeg mener, når jeg siger, at der her mangler specifikationer. I lovforslaget vedrørende udbygning af motorvejen vest om København anfører den højtærede trafikminister i sin fremsættelsestale, at vejen nord for Roskildevej kun kan udføres som en 4-sporet vej i 25 m bredde, medens strækningen syd for Roskildevej kan udføres i 32 m bredde. Jeg synes, ministeren her burde have givet os nogle omkostningsspecifikationer. Hvad koster denne vej i 25 m

## [Rimstad.]

bredde på den pågældende strækning, og hvad koster den, hvis den bliver yderligere udbygget? Når det som her drejer sig om næsten halvdelen af projektet, der reduceres i bredde, bliver omkostningsbetragtninger principielle for hele forslaget. I den forbindelse behøver man blot at tænke på, hvad Roskildevejs fejlagtige udbygning til 3-sporet vej har kostet i henseende til ulykker og ombygningsudgifter.

Bortset fra de her nævnte indvendinger og bortset fra, at vi inden for vort parti stadig mener, at anlæg, også hovedvejsanlæg, der har en så stor betydning for den lokale trafik, som tilfældet er for en betydelig del af de her foreslåede anlæg, i hvert fald delvis bør bekostes af de kommuner, der nyder godt af det, mener vi, at den lovgivning, der her foreslås gennemført, og som i høj grad er præget af nødvendighedens lov, bør fremmes inden for de finansielle muligheder, der foreligger.

Som sagt synes vi imidlertid inden for vort parti, at vi fra ministerens side har fået et for utilstrækkeligt grundlag til, at vi kan bedømme disse muligheder. Vi vil derfor afvente den kommende udvalgsbehandlings resultat, før vi tager endelig stilling til de to lovforslag.

**Ministeren for offentlige arbejder (Lindberg):** Det ærede medlem hr. Horn udtrykte i sin indledning ønsket om, at man ikke ved denne lejlighed fik en principiel diskussion om trafikproblemer i almindelighed, idet jeg forstod, at der fra anden side i det høje ting var ønske om, at vi skulle have en sådan diskussion, når vi skulle behandle det tredje lovforslag, der drejer sig om anlæg af en omfartsvej vest om Randers. Ikke desto mindre er man i høj grad gået ind på en række principielle betragtninger, og det kan vel ikke være andet, end at når man skal diskutere trafik i almindelighed og i denne forbindelse hovedlandeveje og motorveje, så vil man altid være tilbøjelig til at fremkomme med en række principielle betragtninger, som ikke direkte henhører under lovforslaget. Jeg skal derfor heller ikke gå i rette med nogle af de ærede ordførere, der har benyttet lejligheden hertil.

Jeg skal prøve så kort som muligt at svare på de direkte spørgsmål, som jeg

mener er rettet til mig i anledning af de to lovforslag.

Det ærede medlem hr. Holmberg spurgte, om dette, at vi nu gik i gang med de meget store anlægsudgifter, som der er tale om i disse to lovforslag, og som der bliver tale om fremover med hensyn til motorveje og hovedlandeveje, ville få nogen indflydelse på de almindeligt gældende regler for refusion angående vedligeholdelse og udbygning af biveje, altså de love, som kommunerne og amterne administrerer. Hertil vil jeg gerne svare, at det kan jeg ikke give nogen garanti for. Jeg vil henvide til, hvad der skete i fjor ved loven af 7. februar 1963, hvor der skete en ændring af de bestående refusionsregler; jeg mener, jeg har afværget en sådan reduktion i år; der er i hvert fald ikke udarbejdet noget dertil sigtende forslag i år. Det er imidlertid ikke nogen hemmelighed, at der arbejdes med hele spørgsmålet om refusionsforholdet mellem stat og kommuner ikke alene på dette område, men i al almindelighed. Jeg kan altså ikke give nogen garanti for, hvad der kan ske i fremtiden. Jeg tror at kunne sige, at for det finansår, vi nu begynder pr. 1. april 1964, vil der i hvert fald ikke ske noget.

Såvel det ærede medlem hr. Holmberg som flere andre ærede ordførere var inde på spørgsmålet om, hvorvidt man kunne gå ud fra, at linjeføringen i disse lovforslag var den rigtige. Det kan selvfølgelig altid diskuteres. Det har jo desværre været diskuteret mange steder, og man kan godt sige alt for længe. Det er en af årsagerne til, at disse lovforslag ikke er fremsat før nu. Efter den revision af vejloven, som vi foretog i fjor, er folketinget nu det sted, hvor den endelige fastlægnings af linjeføringen sker. Man har altså adgang til at drøfte dette spørgsmål i det udvalg, der bliver nedsat, og videredrøfte det ved anden og tredje behandling her i tinget.

Jeg vil dog advare imod, at man i alt for høj grad går ind på en almindelig betragtning i retning af, at det skal være folketingets opgave at ændre linjeføringen. Jeg tror, det vil være upraktisk, for til grund for forslagene ligger meget forudgående arbejde i mange forhandlinger med kommunale myndigheder, med fredningsmyndigheder, med vejdirektoratet o. s. v. Hvis der altså ikke er et meget stærkt krav i

[Ministeren for offentlige arbejder.]

folketinget om at få ændret linjeføringen, tror jeg, det vil være rigtigt stort set at holde sig til det, der findes i lovforslagene. Jeg tror, det bliver for vanskeligt og kompliceret, hvis man ikke i nogen grad følger denne linje.

Det ærede medlem hr. Holmberg var ligesom flere andre ærede ordførere inde på parkeringsproblemet. Jeg skal ikke lægge skjul på, at parkeringsproblemet selvfølgelig i høj grad brænder på i Storkøbenhavn. Det er jo da også derfor, vi har taget hele dette spørgsmål op til kulegravning i det særlige udvalg, der er nedsat af sagkyndige på dette område. Jeg mener, at man helst meget hurtigt skulle nå frem til en planlægning af hele parkeringen i København. Jeg tror ikke, man kan løse problemet fra den ene dag til den anden, men jeg synes, at det var helt rimeligt og rigtigt, om det var løst i den udstækning, det nu kan løses, når disse store ind- og udfaldsveje er færdige, hvilket efter lovforslagene skulle være muligt i løbet af 5, 6 eller 7 år.

Det ærede medlem hr. Holmberg spurgte endvidere, om man nu havde sikkerhed for, at København vedblivende ville være, som den er i dag med hensyn til Citys bevarelse o. s. v. Det er meget svært at svare på. Selv om man planlægger aldrig så meget, er det ikke muligt at se 10 eller 20 år frem i tiden. Vi er nødt til i nogen grad at gå ud fra det, som vi kan se i dag, og der er jo rent faktisk ikke meget, der tyder på, at man i højere grad vil flytte bort fra Københavns kerne. Der bliver nok færre beboere i almindelige lejligheder, men hvad angår kontor- og forretningskvarterer, har jeg i hvert fald ikke indtryk af, at der er blevet mindre af dem gennem de senere år. Derfor tror jeg ikke, man på dette område kan planlægge langt frem i tiden. Der må man faktisk regne med forholdene, som de nu engang viser sig at være.

Det ærede medlem hr. Juul Madsen var inde på forskellige spørgsmål, om tilslutningsanlæg ved Slotsherrensvej, om vejbredden af visse strækninger af Vestmotorvejen og om tilslutningsanlæg ved Roskildevej. Jeg understreger, at de foreliggende forslag er kommet til verden ved samarbejde mellem kommunerne dér, hvor

vejene skal gå, ligesom det er sket i samarbejde med amterne; jeg tror dog, at disse spørgsmål, som er af mere eller mindre teknisk art, egner sig bedst til behandling i udvalget.

Det ærede medlem hr. Haunstrup Clemmensen startede med nogle betragtninger over, hvilken betydning rationel trafik har, og hvilken betydning de rigtige veje har, når det drejer sig om at undgå ulykker; det var i og for sig en meget kontant anbefaling af lovforslagene, der netop tager sigte på at gøre disse forhold bedre. Det ærede medlem benyttede lejligheden til at spørge, hvorfor lovforslagene først er kommet nu. Det skyldes, at det ikke har været muligt at få det samarbejde, som skulle gå forud for fremsættelsen af sådanne lovforslag, og få det til at klappe på den rigtige måde. For nogle år siden, da jeg kunne mærke, at der var meget store uoverensstemmelser mellem de storkøbenhavnske kommuner vedrørende spørgsmålet om linjeføringen af disse vejanlæg, nedsatte jeg et særligt udvalg, som fik til opgave at prøve at koordinere de forskellige interesser og prøve at nå frem til en ensartet opfattelse. Dette udvalg har arbejdet meget energisk gennem de år, der er gået, men er altså først for et års tid siden nået frem til enighed, således at vi har været i stand til at arbejde på grundlag af dets indstilling. Dertil kommer imidlertid, at der med hensyn til lovforslaget om hovedlandeveje i og ved København har været en række forhandlinger med Københavns kommune, som først har kunnet afsluttes i den allerseneste tid; vi har endda presset meget stærkt på for at få forhandlingerne afsluttet nu, for ellers ville vi ikke have kunnet nå at fremsætte disse lovforslag inden den 15. marts, som aftalen er. Det er altså årsagen til, at lovforslagene ikke er fremsat før. Vi ville meget gerne have kunnet fremsætte lovforslagene et år eller to tidligere, men mulighederne har ikke været til stede på grund af det, jeg her har oplyst.

Det ærede medlem hr. Haunstrup Clemmensen var inde på i en lille sidebemærkning til mig, forstod jeg, at tale om, at nu var det vel ikke meningen der skulle bruges teskeer til dette arbejde. Jeg tager det for det, det er. Hele dette spørgsmål har jeg adskillige gange redegjort for her i tinget.



## [Ministeren for offentlige arbejder.]

Det, det ærede medlem hentyder til, fandt sted på et tidspunkt, da der var stor arbejdsløshed i bestemte egne af landet og vi mente, det var rimeligt at bruge arbejdskraften på den måde, den blev brugt dengang. Jeg skal imidlertid gerne over for det ærede medlem hr. Haunstrup Clemmensens fastslå, at selvfølgelig er det en forudsætning, hvis det på nogen mulig måde skal lykkes os at holde os inden for de tidsfrister, vi har skitseret i lovforslagene, at der bruges al den maskinkraft og den moderne teknik, som det overhovedet er muligt at anvende, til disse arbejder.

Det ærede medlem hr. Haunstrup Clemmensens var også inde på nogle betragtninger over tunnelbaneanlæg, og det samme spørgsmål var det ærede medlem hr. Arne Larsen senere i høj grad inde på. Jeg vil gerne gentage, hvad jeg har sagt tidligere, at for mig stod det som noget meget beklageligt, at vi ikke i 1958, da jeg fremsatte lovforslag om Storkøbenhavns trafikråd, kunne samle bare et flertal her i tinget for at gennemføre det. Var det blevet gennemført for 6 år siden, føler jeg mig helt overbevist om, at vi nu havde været i gang med at bygge tunnelbaner, været i gang med det rent praktiske arbejde. Vi forsøgte gennem 2 samlinger at samle et flertal for forslaget, men det var ikke muligt. Selvfølgelig havde Storkøbenhavns kommuner, som det er blevet sagt, også deres skyld i, at det ikke gik bedre, end det gjorde; men dette er altså årsagen til, at vi har måttet bruge den fremgangsmåde at nedsætte udvalg. På den direkte forespørgsel, der er blevet rettet til mig om, hvornår vi kan vente lovforslaget om tunnelbaner, vil jeg sige, at hvis udvalgene, for der er 2, et teknisk vedrørende linjeføringen og et vedrørende finansieringen, kan afgive betænkning i sommer, tror jeg at kunne sige, selv om man skal være forsigtig, for vi skal have valg til efteråret, men hvis vi forudsætter, at det går, som i hvert fald de fleste her i landet ønsker, vil det også være muligt at fremsætte lovforslag i næste samling om tunnelbaneanlæggene.

Det ærede medlem fru Else-Merete Ross har jeg vist svaret, i hvert fald på parkeringsspørgsmålet. Jeg skal ikke komme nærmere ind på det, som det ærede medlem var

meget bedrøvet over med hensyn til Nørre Søgade. Jeg bor derhenne i øjeblikket, og det er såmænd allerede en autostrada, så der sker i og for sig ikke så meget i den retning ved, at det bliver en hovedlandevej.

Det ærede medlem hr. Arne Larsen har jeg også i nogen grad svaret på hans bemærkninger. Jeg forstår i og for sig udmærket, at det ærede medlem vil have en vis balance i tingene mellem den kollektive trafik og den individuelle trafik. Det er jeg ikke spor uenig med det ærede medlem i. Jeg har også lige sagt, hvorfor tingene har formet sig, som de har. Jeg tror imidlertid, det ville være uklogt nu at lægge disse forslag til side og sige: nu venter vi på forslaget om tunnelbanerne. Jeg tror, det er rigtigt at gå i gang, fordi der her ikke er tale om, at vi omgående kan gå i gang med disse arbejder i praksis. Der er tale om meget store projekteringsopgaver, og der er i virkeligheden ingen tid at spille. Derfor mener jeg ikke, det vil være rigtigt at lægge disse forslag til side, og jeg forstod da også, at det ærede medlem ikke havde noget ønske om det. Han ønskede blot at få skabt balance i tingene, og deri er jeg for så vidt helt enig.

Det ærede medlem hr. Rimstad ville gerne have en nærmere forklaring på regnskabsopstillingen over vejfondens midler, og hvad der blev brugt. Der findes i og for sig et sådant regnskab, for det fremgår af statsregnskabet, hvor meget der kommer ind til vejfonden, og hvor mange penge vi bruger til vejformål. At det ikke er stillet op i et nøjagtigt regnskab, er vel rigtigt nok, men det er jo ikke sådan at jeg råder over vejfondsmidlerne. Det har jeg somme tider været ked af at jeg ikke gjorde. Sagen er, at der hvert år på finansloven stilles et ganske bestemt beløb til rådighed for den til enhver tid siddende minister for offentlige arbejder, og mere kan vedkommende ikke disponere over. Sådan har jeg haft det i de år, jeg har siddet, og sådan har man haft det, før den nuværende regering kom til.

Så var det ærede medlem hr. Rimstad, jeg havde nær sagt som sædvanlig, af den opfattelse, at der var for få oplysninger i lovforslagene. Det skal jeg såmænd ikke tage op til nærmere diskussion, for det kan altid være en skønssag, hvor mange oplysninger man kan fremkomme med. Vi har

[Ministeren for offentlige arbejder.]

den arbejdsform, at vi i almindelighed, så godt vi kan det, giver de oplysninger, vi mener er nødvendige. At vi så ved behandlingen af et lovforslag, om hvilket vi uden videre på forhånd kan vide, at det kommer i udvalg, supplerer de oplysninger op i den udstrækning, som det nu engang er muligt, er rigtigt nok. Det er altså også det, der er hensigten ved behandlingen af de foreliggende lovforslag. Jeg ved godt, at det ærede medlem hr. Rimstad kan indvende: ja men vi er ikke udvalgsberettigede, og derfor er vi dårligere stillet, men jeg kan, som jeg har gjort tidligere, også afgive det løfte, at det ærede medlems parti skal få de oplysninger, som udvalget beder om, og dem, som vi i øvrigt måtte mene det rigtigt at fremsende til udvalget under det arbejde, som nu skal foregå.

Må jeg med disse bemærkninger takke for den forholdsvis velvillige indstilling, der har været til disse lovforslag. Jeg håber, det må være muligt i indeværende folketingsår at få dem vedtaget, fordi jeg tror, det i virkeligheden haster. Uanset om man så er stærk eller mindre stærk tilhænger af kollektiv trafik, bør disse opgaver løses, og man bør gå i gang så snart som muligt.

Hermed sluttede forhandlingen.

*Lovforslagenes overgang til anden behandling vedtoges uden afstemning.*

**Horn:** Jeg foreslår, at de to lovforslag henvises til et udvalg på 17 medlemmer.

Uden forhandling eller afstemning vedtoges dette forslag.

**Formanden:** Der er ikke mere på dagsordenen.

Medlemmer af folketinget Iver Poulsen, Bækgaard, Grøndahl, Mose Hansen, Rimstad og Birthe Wetlesen har meddelt mig, at de ønsker skriftligt at fremsætte:

*Forslag til folketingsbeslutning om ændring i forretningsordenen for folketinget.*

Medlem af folketinget Holmberg har meddelt mig, at han ønsker til ministeren for offentlige arbejder at stille følgende spørgsmål:

„Vil ministeren redegøre for, hvorfor man har afslået ansøgningen fra benzinselskabet UNO-X om tilladelse til at anlægge egen havn?“

Spørgsmålet vil blive optaget på dagsordenen for tingets førstkommende spørgetid.

Medlem af folketinget Axel Sørensen har meddelt mig, at han ønsker til justitsministeren at stille følgende spørgsmål:

„Vil ministeren medvirke til gennemførelse af lempeligere regler for natlægers parkering af deres motorkøretøj under sygebesøg i hovedstadsområdet og i købstæder?“

Spørgsmålet vil blive optaget på dagsordenen for tingets førstkommende spørgetid.

*Skriftlig fremsættelse af forslag.*

**Ordføreren for forslagsstillerne (Iver Poulsen):** For partiet de uafhængige har jeg her ved den ære at fremsætte forslag til folketingsbeslutning om ændring i forretningsordenen for folketinget.

Forslaget, der er enslydende med et i forrige folketingsår fremsat forslag, går for det første ud på at sikre, at det medlem eller ordføreren for de medlemmer, som har fremsat et forslag her i tinget, også selv får adgang til at deltage i udvalgsbehandlingen af det fremsatte forslag, dog uden stemmeret og uden ret til at fremsætte nogen udtalelse i betænkningen.

Forslaget går for det andet ud på udtrykkeligt i forretningsordenen at optage bestemmelse om den adgang, som et folketingsudvalg allerede nu antages at have til at lade folketingsmedlemmer, som ikke er