

Hermed sluttede forhandlingen.

Ændringsforslag nr. 1, § 1, således ændret, § 2, ændringsforslagene nr. 2 og 3, § 3, således ændret, §§ 4-10, ændringsforslag nr. 4, § 11, således ændret, § 12, ændringsforslag nr. 5, § 13, således ændret, ændringsforslag nr. 6, § 14, således ændret, ændringsforslag nr. 7, § 15, således ændret, § 16, ændringsforslag nr. 8 om en ændret affattelse af kapitel 4, hvorved §§ 17-19 erstattes af 2 nye paragraffer, §§ 17 og 18, og overskriften ændres, kapitel 4, således ændret, ændringsforslag nr. 9 om en ændret affattelse af kapitel 5, hvorved §§ 20-22 erstattes af 8 nye paragraffer, §§ 19-26, og overskriften ændres, kapitel 5, således ændret, ændringsforslag nr. 10 om en ændret affattelse af kapitel 6, hvorved §§ 23 og 24 erstattes af 3 nye paragraffer, §§ 27-29, og overskriften ændres, kapitel 6, således ændret, ændringsforslag nr. 11 om, at kapitel 7s overskrift ændres og bestemmelserne i lovforslagets oprindelige §§ 17, 18 og 19 indføjes i dette kapitel som §§ 30, 31 og 32 i stedet for lovforslagets §§ 25-29, kapitel 7, således ændret, ændringsforslag nr. 12 om tilføjelse af et nyt kapitel 8 med 6 nye paragraffer, §§ 33-38, og kapitel 8, således affattet, vedtoges uden afstemning.

Lovforslagets overgang til tredje behandling vedtoges uden afstemning.

Formanden: Lovforslaget går nu til fornyet behandling i udvalget.

Den næste sag på dagsordenen var:

Anden behandling af forslag til lov om udbygning af motorvejen vest om København.

(Første behandling af lovforslaget (nr. 109) findes i tidenden sp. 3717, udvalgets betænkning i tillæg B. sp. 749).

Der var ikke stillet ændringsforslag.

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

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

(Første behandling af lovforslaget (nr. 114) findes i tidenden sp. 3718, udvalgets betænkning i tillæg B. sp. 749).

Der var ikke stillet ændringsforslag.

Lovforslagenes paragraffer og spørgsmålet om deres overgang til tredje behandling sattes til forhandling under ét.

Horn: Jeg vil gerne anbefale de to lovforslag til vedtagelse. Der er jo fra udvalgets side enighed om at indstille, at de to forslag vedtages, som de er fremsat. Man vil af betænkningen se, at en kreds af industrifolk og erhvervsfolk har henvendt sig til udvalget angående den meget interessante opgave, som løses ude ved Avedøre Holme. Det er jo en fantastisk udvikling, der foregår dér; jeg forstår, at arealet omsættes langt, langt hurtigere end beregnet. Denne foranstaltning bidrager endvidere, så længe der er arealer nok, til at holde priserne på industrigrunde her i København nede. Endvidere åbnes der jo mulighed for at skabe flere af samme art. Det er et projekt, som man må have stor opmærksomhed henvendt på.

Der er i betænkningen gjort rede for, hvad erhvervene mener om dette forhold, og hvilke ønsker de har. I det samråd, som udvalget har haft med ministeren for offentlige arbejder, er der endvidere gjort rede for, at man mener at kunne opfylde de ønsker, industrikvarteret har, sådan som lovforslaget — altså det om udbygningen af motorvejen vest om København — er udformet. Udviklingen går jo hastigt i disse år, ikke mindst på trafikken og erhvervsudbygningens område, og derfor vil vi nok bede om imellem anden og tredje behandling at få lejlighed til at drøfte denne sag én gang til og indstille udvalgets medlemmer på det.

Man vil se, at udvalget har hæftet sig ved det parkeringsproblem, som vil opstå. Ja, vi har det jo allerede i København, men det bliver naturligvis — således som der også er peget på det i ministerens fremsættelsestale og i bemærkningerne — foretaget ved, at man skaber disse større ind-

[Horn.]

og udfaldsveje til hovedstadens centrum. Vi går jo ud fra, at de myndigheder, som har planlagt dette, følger det op, men udvalget har ligegodt ment at måtte understrege over for myndighederne, statslige som amtskommunale, at man er opmærksom på denne side af sagen, så forholdene ikke forværres. Et mindretal har gjort visse betænkeligheder gældende med hensyn til forslaget om at føre disse brede veje så langt ind i bykernen. Man er også ængstelig ved at forandre bycentrets struktur, og der er vel i og for sig ingen, der er uenig i, at man søger at bevare noget af det København, vi lovpriser — ikke mindst nu i de kommende måneder for at få mange fremmede til at komme. Samme mindretal anerkender imidlertid nødvendigheden af bedre færdselsforhold.

Vi for vort vedkommende erkender helt de påpegede ulemper, men jeg vil tilføje, at hvis en storby som København skal fungere — også frem i tiden — må vi gå de samme veje, som man har gjort i andre storbyer her i Europa og vel ikke mindst i Amerika og Sovjetunionen, og anlægge trafiklinjer for motorkøretøjer, som passer nogenlunde til den tid, vi lever i. Vi skal vel i højere grad kigge lidt fremad end tilbage. Det er altså ikke uden forståelse for disse problemer, at vi har drøftet lovforslagene. Vi mener, at de foranstaltninger, der her træffes, de planer, der her ønskes gennemført fra kommunal og amtskommunal og ministeriel side, trods disse ulemper er af en sådan nytte, en sådan gavn, at vi i høj grad må anbefale, at de to lovforslag vedtages.

Juul Madsen: Vedrørende forslag til lov om udbygning af motorvejen vest om København kan jeg tiltræde de bemærkninger, som udvalgsformanden, det ærede medlem hr. Horn, kom med vedrørende den henvendelse, udvalget har fået fra Dansk Arbejde, Industrirådet og Foreningen „Industrikvarteret Avedøre Holme“. Jeg vil derfor gerne understrege, at det også for vort vedkommende har været væsentligt i betænkningen at få sagt, at man ikke med det skridt, der nu foretages, på nogen måde har låst udviklingen fast og hindret, at de planer, som „Industrikvarteret Avedøre Holme“

ønsker fremmet, på et senere tidspunkt kan gennemføres.

Jeg vil gerne have lov til at citere fra betænkningens side 3, hvor det siges:

„Udvalget har taget denne ministerens redegørelse til efterretning, da anlæggene ifølge forslag til lov om udbygning af motorvejen vest om København ikke forskertser mulighederne for at imødekomme de planer, Avedøreudvalget omtaler i ovennævnte henvendelse.“

Hermed er, om jeg så må sige, vandene åbnet. Jeg har endvidere forstået, at der mellem anden og tredje behandling vil blive et nyt møde med repræsentanter for „Industrikvarteret Avedøre Holme“. Såfremt der kommer nye synspunkter frem, er det klart, at vort parti er rede til at drøfte, om dette må medføre ændringer i den stilling, udvalget indtil nu har taget.

Med disse bemærkninger kan jeg tiltræde lovforslagene.

Haunstrup Clemmensen: Jeg vil gerne i al stilfærdighed udtrykke håbet om, at den højtærede minister vil lade sig inspirere af udvalgsarbejdet vedrørende disse lovforslag. Jeg ved vel, at inspiration er et meget stort ord, men det er ikke for stort netop i forbindelse med disse projekteringer. Der har, bortset fra et enkelt udvalgsmedlems indvendinger på enkelte punkter, været en så helhjertet og så varmhjertet tilslutning til den højtærede ministers forslag, at jeg håber, det må inspirere den højtærede minister, ikke til selvtilfredshed naturligvis, men snarere til at fortsætte ad den vej, der her meget sent er betrådt.

Når man daglig færdes i den københavnske trafik, er man ikke i tvivl om, at disse love i høj grad er påkrævet, og det kan løbe én koldt ned ad ryggen ved tanken om, at der vel nok går 6-7 år, inden de er omsat i et fuldt udformet vejnet. Derfor vil jeg gerne på ny i overensstemmelse med udvalgsarbejdet henstille til den højtærede minister, at inspirationen griber ham i et sådant omfang, at arbejdet fremmes så stærkt, som det overhovedet er muligt, at vi bliver fri for sommerstop på disse arbejder, og at der indsættes al den mekanisering, al den moderne materielkraft, der overhovedet kan mobiliseres. Det er vigtigt og afgørende. Jeg håber videre, at det nå være muligt at

[Haunstrup Clemmensen.]

fremkomme med yderligere forslag — det bliver vel næppe i den højtærede ministers funktionsperiode; jeg håber, at man i hvert fald i ministeriet arbejder videre med disse planer, således at der, både hvad angår hovedstadsområdet, og hvad angår vejanlæg ud over landet, meget hurtigt i den nye samling kan fremsættes forslag.

Jeg synes også, der er god grund til at fremhæve det i udvalget meget stærkt understregede vedrørende tunnelbaner. Det er på høje tid, man i hvert fald begynder at arbejde med den aflastning, der er behov for i hovedstadstrafikken. Jeg tror, det er helt afgørende, at det efterhånden erkendes, at ihvorvel planlægning og forhandling naturligvis er påkrævet, bør der være grænser for, hvor længe forhandlingerne trækker ud. Når man ser, hvor længe der har været forhandlet om en række af de projekter, der nu skal lovgives om, bliver man oprigtigt talt en smule forstemt. Jeg håber derfor, den højtærede minister vil lade sig inspirere til at fortsætte med at fremme ekspeditionen af sagerne og gøre det stærkere, end det hidtil er lykkedes.

Derudover vil jeg gøre et par bemærkninger om to konkrete problemer, vi har arbejdet stærkt med i udvalget. Det ene er parkeringsproblemet. Jeg tror, det er vigtigt og nødvendigt, at der sker et samarbejde mellem det offentlige og de private virksomheder, der er villige til at gå ind for disse opgaver mod en rimelig årlig afkastning fra de pågældende parkeringspladser. Det bliver i endnu højere grad nødvendigt, efterhånden som de vejanlæg, lovforslaget omfatter, bliver færdige og taget i brug. Det nytter ikke meget, at vi gør det lettere og hurtigere at komme ind mod centrum, hvis man så ikke har nogen som helst anden mulighed end bogstaveligt talt at køre i ring ustandselig uden at kunne komme af med vognen. Derfor tror jeg, der også på dette område må udvises større hurtighed og større initiativ både ude i omegnen ved anlæg af større par-

keringspladser i forbindelse med S-togstationerne og nærmere inde mod byens centrum.

Jeg kan ikke tilbageholde den bemærkning, at det virker forstemmende, at forhandlingerne vedrørende parkeringsanlægget på Grønttorvet har været i årevis, omend endnu ikke i årtier. Jeg er helt klar over, at den højtærede minister ikke bærer det personlige ansvar for, at disse forhandlinger i den grad er trukket i langdrag; men også her håber jeg, højtærede minister, på en smule inspiration, for det er ikke rimeligt over for hovedstadens befolkning, at der stadig forhandles og overvejes med det resultat, at parkeringsforholdene bliver endnu mere utålelige, end de er i forvejen. Hvis der derfor er udsigt til, at Grønttorvets parkeringsproblem nærmer sig det stadium, hvor overvejelserne og forhandlingerne er forbi, udtrykker jeg håbet om, at andre projekter hurtigt vil følge efter. Det er noget, der er bred politisk enighed om, ikke mindst i udvalget mellem det ærede medlem fru Else-Merete Ross og os andre, og jeg tror, det er afgørende, at der nu sker noget, at enigheden ikke blot viser sig i smukke ord, men omsættes i brugbare parkeringspladser.

Til sidst vedrørende de boliger, der skal nedlægges, alene inden for Københavns kommune over 800, hvoraf 200-300 bestemt ikke er bedre værd: det må naturligvis være muligt for de pågældende kommuner at sætte alle kræfter ind på at genhuse de pågældende beboere på en sådan måde, at de, der personlig rammes, mærker, at samfundet har forståelse for deres problem og er rede til at bistå dem i den vanskelige situation, de er bragt i.

Arne Larsen: Som det fremgår af betænkningen, og som jeg ligeledes redegjorde for ved forslagetets første behandling, kan socialistisk folkeparti give tilslutning til forslaget om udbygning af motorvejen vest om København. Her er der ikke for os noget større problem, dog er der under

[Arne Larsen.]

udvalgsarbejdet dukket et problem op, som jeg vil berøre med nogle enkelte bemærkninger.

Landsforeningen Dansk Arbejde, Industrirådet og Foreningen „Industrikvarteret Avedøre Holme“ har foreslået en ændring til det af den højtærede minister stillede forslag, som går ud på, at man skulle bemyndige ministeren til at påbegynde forundersøgelse og projektering af en videreførelse af motorvejen vest om København over Avedøre Holme til de inddæmmede arealer på Amager og her tilsluttes det planlagte hovedvejssystem. Det kunne rent umiddelbart synes at være et fornuftigt forslag, og der er også ført en saglig dokumentation derfor. Her har man bl. a. henvist til, at vestmotorvejens indføring ad Engstrands Allé i Hvidovre kommune kunne forekomme lidet velovervejet, at man ikke her havde muligheder for en fuld udbygning af en motorvej.

Dette spørgsmål har tidligere været behandlet i det høje ting, og når man har haft lejlighed til at studere sagens forskellige akter, er man også klar over, at der trods alt hersker en vis uenighed om, hvorvidt det var ønskeligt at udbygge Engstrands Allé som motorvej, at bl. a. egnsplanssekretariatet og Københavns kommune havde haft andre ønsker om vestmotorvejens sydlige indføring til København, men jeg har forstået det således, at her er faktisk ikke mere at gøre. Linjeføringen er fastslået, og projekteringsarbejdet er vel mere eller mindre gennemført, og man er altså ved at realisere Engstrands Allés udbygning som motorvej. Forarbejderne er i hvert fald ved at blive gennemført, men bortset derfra er vi af den opfattelse, at alt for mange problemer med meget stor rækkevidde i dag henligger ganske uafklaret, og at det derfor ville være forkert, før disse problemer er afklaret og der er taget stilling til deres endelige løsning, allerede nu at foregribe en løsning, som bagefter vil vise sig at være forkert.

De problemer, som jeg her vil pege på, er i første række Københavns Sydhavns fortsatte eksistens eller ikke-eksistens. Der er nu påbegyndt et opfyldningsarbejde ved Avedøre Holme, i sig selv et stort projekt, hvorved man indvinder et stort

areal, som det er hensigten at udnytte til erhvervsformål. Men ser man på mulighederne for fortsat inddæmningsarbejde ved Kalvebod Strand, er det klart for enhver, at der er meget store muligheder for at skabe et stort udviklingsområde for storbyen netop i disse områder. Her kan skabes store industriområder og boligområder og meget andet, der kan indebære en sydhavnsflytning, og Amager kan gøres landfast med Sjælland, hvorved man får helt ny mulighed for at skabe trafikårer og trafikforbindelser mellem København og Amager. Så er det ikke netop givet, at vestmotorvejen ved København skal have en sådan linjeføring, som er foreslået af de tre foreninger. Derfor vil det være en forhastet beslutning, såfremt vi ændrede lovforslaget i den af de tre foreninger foreslåede retning. Vi ved endnu ikke i dag, om vi får en Øresundsbro i linjen København-Malmø. Vi ved endnu ikke, hvor udvidelsen af Københavns lufthavn vil ske. I det hele taget er hele planlægningen af Københavns udvikling endnu kun i sin vorden. Det var måske her på sin plads at fremhæve nødvendigheden af, at der kommer mere fart i dette arbejde, at alle de planlæggende myndigheder kommer i gang med koordinering og får fastslået rammerne og principperne for løsningen af hele storbyens udviklingsprogram.

Her har såvel de kommunale som statens myndigheder et meget stort ansvar for, at vi når frem til de mest hensigtsmæssige løsninger. Ministeriet for offentlige arbejder har i dag ansvaret for såvel havnens problemer som jernbanernes udvikling og ansvaret for de kommende motorvejes placering, og disse ting indgår som meget vigtige dele af hele planlægningen i det københavnske område. Derfor henstiller mit parti til alle ansvarlige myndigheder, at de forstærker deres planlægnings- og koordineringsbestrebelse og snarest får alle de her nævnte problemer klarlagt.

Med disse korte bemærkninger skal jeg give tilslutning til lovforslaget om udbygning af motorvejen vest om København.

Angående det andet lovforslag, som vi behandler i dag, om visse hovedvejsanlæg i og ved København, må jeg derimod sige, at mit parti ikke kan stemme derfor. Det er dog med en vis beklagelse, idet vi er

[Arne Larsen.]

indforstået med, at visse dele af lovforslaget fremmes og gennemføres. Vi har ikke villet stille ændringsforslag, da det forudsætter en stor teknisk viden og assistance, og den er os ikke tildelt, men vi har visse principielle indvendinger, som jeg her vil gøre rede for.

Vi er helt på det rene med, at der må og skal ske noget i og ved København, og at man må nå frem til en tilfredsstillende trafikafvikling. Den individuelle trafik har taget et sådant omfang og vil fortsat blive større og større, at der må forelægges og gennemføres endog meget store vejprojekter for at nå frem til tilfredsstillende løsninger. Derfor er vi indforstået med udbygningen af et motorvejsystem i og ved København, således Lyngbyvejens udbygning til motorvej og det kommende motorvejsanlæg til Farum, men det, vi ikke er enige i, er, at disse motorveje også skal udbygges som motorveje og motorgader inden for selve byområdet. Vi mener ikke, dette er hensigtsmæssigt, selv om vi anerkender, at der også inden for byområdet må gøres meget for at skabe den bedst mulige trafikafvikling.

I og med disse motorvejes anlæg muliggør man en endnu stærkere trafik og en endnu større indpumpning af individuel trafik, som på den ene eller den anden måde skal afvikles inden for byområdet. I og med dette skal man også sørge for ganske store, ja, gigantiske parkeringsanlæg i byens centrum, meget store gadeudvidelser, nedrivning af boliger og meget andet. Vi frygter, at det vil betyde en direkte ødelæggelse af de indre bykvarterer. Tænk alene på de udfletningsanlæg, som det vil være nødvendigt at anlægge, f. eks. ved Fredensbro, Gyldenløvesgade og Halmtorvet. Det vil komme til at koste uhyre summer og som sagt efter vor opfattelse ødelægge byens fysiognomi, og vi er ikke tilhængere heraf.

Det ærede medlem hr. Horn omtalte de betænkeligheder, som vi fra mit partis side har udtalt i betænkningen, men han kom til den konklusion, at trods de betænkeligheder, vi nærer, er der ingen vej udenom, man må og skal løse problemerne på den skitserede måde. Her henviste det ærede medlem hr. Horn til udviklingen i andre europæiske storbyer, i amerikanske stor-

byer o. s. v. Hertil må jeg sige, at jeg tror i høj grad, at sporene skræmmer.

Det er rigtigt, at man andre steder i verden har gjort netop det, som vi er i færd med at gøre, men man er også kommet til den erkendelse, at det var en helt forkert udvikling, man havde lagt ryg til. Man var nødsaget til at nedrive og nedrive i de indre bykerner for at gøre plads til flere og flere parkerede biler og ødelagde til sidst herved byens fysiognomi. Det har f. eks. været tilfældet i Los Angeles, som man delvis ødelagde på den måde, og bag efter fortrod man altså bitterlig, at man havde været med til en sådan udvikling. Derfor har vi de allerstørste betænkeligheder og mener, at man bør kunne klare disse problemer på en anden måde.

Jeg vil her henvise til trafikøkonomisk udvalgs betænkning af oktober 1962 om de store trafikinvesteringer, hvori man netop peger på, at der må skabes en løsning af trafikafviklingen ved en kombineret af kollektive og individuelle trafikmidler, at man må stille imod at afbryde den nuværende udvikling bort fra kollektiv trafik og søge at sikre, at de kollektive trafikkanaler bliver i stand til at varetage mindst halvdelen af trafikken gennem Søringen til og fra city i maksimumstiden. Motivet for denne målsætning er dels økonomisk, dels byplanmæssigt, idet den individuelle biltrafik, hvis den udgør en meget stor andel af trafikken, vil volde umådelige trafikale og byplanmæssige problemer, og konsekvenserne for cityudviklingen og for befolkningen vil være uacceptable, understreger man i denne betænkning. Dette vil jeg også kraftigt understrege, for os forekommer det, at lovforslaget nu for en dels vedkommende er uacceptabelt af de ovenfor nævnte grunde.

Parkeringsspørgsmålet, som både er behandlet i betænkningen, og som også andre ærede ordførere har været inde på, vil koste rundt regnet 360 mill. kr. at løse tilfredsstillende. Man har selvfølgelig i henhold til vejtilskudsloven mulighed for at få 45 pct. i tilskud til løsning af disse opgaver, men disse midler stilles kun til rådighed for kommuner; private kan ikke få sådanne. Men man peger på, at for at få løst dette problem er det nødvendigt, at man animerer det private initiativ til at foretage sig et eller andet i denne forbindelse. Hvad man

[Arne Larsen.]

skal foretage sig, og hvordan det skal løses, er ganske uafklaret, og vi ved ikke, i hvilken udstrækning det private initiativ i det hele taget vil deltage i løsningen af parkeringsproblemerne i København.

Vi peger i betænkningen på, at man egentlig burde gøre det mest rationelle, nemlig slutte motorvejenes indføring til byområdet af med gigantiske offentlige parkeringsanlæg og dernæst sørge for en kollektiv trafikafvikling fra disse områder ind i cityområdet.

Vi er også betænkelige ved de planer, der foreligger om Søringens udbygning som motorgade. Vi tror nemlig ikke, at det er en motorgade, man har brug for i dette område. Det, man har brug for, er en fordelingsgade. Det er ikke en gade til gennemgående trafik, som motorgader og motorveje i almindelighed er, men en fordelingsgade, hvorfra man kan glide ind til den indre by eller til andre områder af byen. Jeg tror, det kan løses på en tilfredsstillende måde.

Jeg vil også pege på en anden ting, og det er, at hvis man skal løse dette problem tilfredsstillende, så må man måske også have fordelingsgader eller ringsystemer længere ude i byperiferien, og her vil jeg gerne pege på et område, som har været fremhævet tidligere, nemlig den såkaldte godsbanering. Man har et område i en ring i København, den såkaldte godsbane, som af statsbanerne udnyttes til godsbanetransporter. Jeg tror, at dette område vil kunne udnyttes på en tilfredsstillende måde både vejsmæssigt, industrikvartermæssigt og aflastningsmæssigt, hvis vi langs godsbaneringen kan få et aflastningssystem, således at ikke alt skal proppes ind i cityområdet.

Man kan i det hele taget med hensyn til problemet om Københavns citys udvikling — der er nu planer om en city-vest udvikling — spørge, om det i det hele taget er hensigtsmæssigt at foretage en videreudvikling af cityområderne i København. Bør man ikke placere cityområder helt andre steder, og bør man egentlig ikke tage egnsplanssekretariatets betænkning til efterretning og prøve på at udvikle nye bycentre i Køge Bugt-området og i den såkaldte Roskildefinger? Jeg tror, det er ting, vi meget alvorligt må overveje.

I Københavns kommune har man fremsat udmærkede planer for en løsning af boligproblemet, f. eks. den såkaldte Urbanplan, som bl. a. forudsætter en byudvikling på Amager Fælled, hvor der skal bygges 16.000-20.000 boliger. Det er et prisværdigt initiativ, der her bliver taget, men derved skaber man yderligere trafikproblemer mellem København og Amager. Hvis man derfor planlægger eller skal planlægge et stort boligområde, er det nødvendigt, at man samtidig planlægger en fornuftig trafikafvikling fra disse områder og ind til byen.

Jeg er glad for, at betænkningen understreger det nødvendige i, at der også omkring S-banestationer og kommende tunnelbanestationer o. s. v. anlægges store offentlige parkeringsanlæg, og jeg er ligeledes glad for, at man i betænkningen understreger nødvendigheden af, at vi snarest muligt får bygget tunnelbanerne i København.

Disse bemærkninger har ikke alle været lige positive over for det foreliggende lovforslag. Vi erkender selvfølgelig, at der er meget store trafikproblemer, som skal løses i København, men vi er ikke helt sikre på, at den måde, som her er foreslået, er den rigtige, hvorfor vi vil undlade at stemme ved lovforslagets tredje behandling.

Med disse bemærkninger giver vi som sagt tilslutning til forslag til lov om udbygning af motorvejen vest om København og en meget betinget tilslutning til forslag til lov om visse hovedlandevejsanlæg i og ved København.

Rimstad: På mit partis vegne skal jeg udtale, at vi kan støtte udvalgsflertallets indstilling om uændret vedtagelse af trafikministerens to lovforslag. Jeg vil dog gerne gøre nogle bemærkninger til udvalgets betænkning, som jeg i øvrigt finder er både fyldestgørende og så tilpas omfattende, at også andre end udvalgsmedlemmerne har en mulighed for at sætte sig ind i problemerne.

Medens jeg er enig i, at ministerens svar på henvendelsen fra Avedøre Holmes industrikvarter indeholder velbegrundede overvejelser med henblik på at fortsætte et arbejde med ministerens forslag uden at underkaste det ændringer, mener jeg, at man ifølge et svar i betænkningens bilag

[Rimstad.]

tager lovlig let på spørgsmålet om nedlæg- gelsen af 840 lejligheder i forbindelse med motorvejsanlæggenes gennemførelse. Det er efter min opfattelse ikke nok at gøre den bemærkning, at det må forudsættes, at primærkommunerne vil være behjælpelige med at skaffe genhusningsmuligheder for de 840 familier. Staten må, når den gennem en lovgivning, der berører en familie dens bolig, have pligt til til dagens billigste pris at tilbyde den samme familie en sikker mulighed for at få tag over hovedet. De restriktioner, de statsindgreb, som ved- rørende boligspørgsmålet med faste mellem- rum gennemføres, er jo ikke blot udtryk for rettigheder, som staten tiltager sig over for borgerne; de medfører også forpligtelser, og her er en af de forpligtelser, som staten i fuld åbenhed må påtage sig.

Jeg skal endelig under henvisning til bilagets omtale af parkeringsmulighederne i forbindelse med disse vejanlæg bemærke, at det forekommer mig, at fremskaffelse af sådanne muligheder må blive kommunernes sag, også økonomisk. Jeg mener, som jeg tidligere har givet udtryk for det, ikke, at der bør gives de implicerede kommuner mulighed for at få deres kommunikations- problemer løst økonomisk af staten i til- fælde, hvor disse problemer er af lokal art. Også her er der forpligtelser at tage op. Det kommunale selvstyre bliver i tidens løb en blot og bar fiktion, hvis der ikke bag kravet om at ville styre sig selv også står en forpligtelse for fremtiden til at ville betale, hvad det koster.

Ministeren for offentlige arbejder (*Lind- berg*): Jeg vil gerne takke udvalget for det — synes jeg — grundige og hurtige arbejde, der er udført vedrørende disse to lovforslag. Jeg kan ligeledes takke for den tilslutning, der blev givet af det ærede medlem hr. Rimstad til lovforslagenes gennemførelse.

Det ærede medlem hr. Juul Madsen be- rørte et emne, som også har været fremme under udvalgsbehandlingen, nemlig area- lerne ude ved Avedøre, det, der burde ske yderligere, ud over hvad lovforslaget inde- holder. Dertil kan jeg kun sige, at det er rigtigt, at situationen ikke må låses fast; men på den anden side må jeg understrege det, som andre ærede ordførere har været

inde på, at det efter vort skøn ikke er til- strækkeligt afklaret, hvordan forholdene vil udvikle sig, først og fremmest på Amager, men også andre steder, og det vil derfor være rimeligt og rigtigt at vente med en pro- jektering på dette område, indtil forholdene er mere afklarede.

Det ærede medlem hr. Haunstrup Clem- mensen ville jo gerne, om jeg så må sige, indblæse mig en vis inspiration, dog ikke — som det ærede medlem bad om — i retning af selvtilfredshed. Nu ved jeg ikke, hvordan det ærede medlem har fået den opfattelse, at det skulle være mig muligt at blive in- spireret til selvtilfredshed. Det synes jeg er noget, der må betragtes som udelukket, og jeg forstår derfor ikke rigtig denne bemærk- ning.

Når det ærede medlem derefter siger, at han håber, at denne inspiration giver sig udslag i, at man i stærkere grad end hidtil forcerer hele spørgsmålet om den storkø- benhavnske trafik frem, men samtidig til- føjer, at det jo ikke bliver mig, der i egen- skab af minister for offentlige arbejder får denne opgave, synes jeg det i og for sig er lidt selvmodsigende; for hvad skal jeg med inspiration, hvis jeg ikke har noget at bruge den til? Jeg tror, at det ærede medlem i denne forbindelse skulle være lidt mere forsigtig, for det er jo altid uklogt at sælge skindet, før bjørnen er skudt. Jeg er bange for, at det ærede medlem sammen med det ærede medlems partifæller efterhånden har lullet sig ind i den opfattelse, at vi ikke behøver at holde noget valg den 22. september, for det er i forvejen afgjort, at det ærede med- lems parti skal danne regering — om venstre skal være med, er jeg ikke helt klar over, men det er vel meningen. Jeg tror altså, man skal være lidt forsigtig med den slags udtalelser; de kan jo give bagslag. Det er i hvert fald vælgerne, der bestemmer, hvor- dan situationen skal udvikle sig efter valget den 22. september.

Når det ærede medlem hr. Haunstrup Clemmensen derefter kom ind på tunnel- banerne og beklagede sig over, at der ikke var sket noget på dette område, skyldes det vel, at det ærede medlem er forholdsvis ny her i det høje ting — det ærede medlem har, så vidt jeg husker, kun været medlem siden 1960 — ellers ville det ærede medlem måske have haft mere anledning til at takke

[Ministeren for offentlige arbejder.]

mig for den indsats, jeg har gjort på dette område, men beklage, at det høje ting ikke har honoreret denne indsats, idet jeg 2 gange har fremsat forslag om tunnelbane, men hver gang har det været umuligt at skabe enstemighed eller bare flertal her i tinget for løsningen af denne opgave. At jeg derefter har prøvet på andre måder at nå frem til en løsning, er formentlig det ærede medlem bekendt, og der er ingen, der mere end jeg beklager, at vi ikke på nuværende tidspunkt er længere fremme med hensyn til tunnelbaner i København.

Det ærede medlem var også inde på parkeringsspørgsmålet og sagde, at det er jo ikke nok, at man stadig forhandler. Det har det ærede medlem selvfølgelig ret i; på den anden side er det jo nødvendigt i dette spørgsmål at prøve at nå frem til en forståelse mellem de parter, som nu engang skal løse dette problem. Det er ikke sådan, at staten i henhold til den gældende lovgivning selv kan begynde at bygge parkeringspladser. Det har været sådan, at det er amter og kommuner, der skal løse denne opgave, og derfor må der altså forhandles, før man kan finde frem til en løsning.

Endelig var det ærede medlem inde på spørgsmålet om boligerne, som også det ærede medlem hr. Rimstad omtalte. Her vil jeg gerne sige, at jeg jo for så vidt var enig med det ærede medlem hr. Rimstad i, at det burde være en samfundspligt, når man skal bygge veje eller andre trafik anlæg, at skaffe boliger til dem, som af den grund må rykke ud af deres boliger. Det må imidlertid efter min opfattelse, sådan som forholdene er, først og fremmest være kommunens opgave. Det er kommunen, der først og fremmest skal nyde godt af disse trafik anlæg, og kommunen har større muligheder end staten for at skaffe erstatningslejligheder til dem, der skal flytte ud. Jeg har også forstået af de undersøgelser, vi har foretaget, og de samtaler og forhandlinger, der har været ført med Københavns kommune, at man dér er helt indstillet på at løse denne opgave. Og da det ligger sådan, at Københavns kommune efter de projekter, der er fremme, i de kommende år skal bygge et meget stort antal lejligheder, vil kommunen også have muligheder for at løse boligproblemet for

dem, der bliver boligløse som følge af disse lovforslags gennemførelse.

Må jeg så sige til det ærede medlem hr. Arne Larsen, at hvad angår spørgsmålet om Avedøre, må jeg svare det samme, som jeg har svaret det ærede medlem hr. Juul Madsen, at det er forkert at lægge sig fast på en bestemt løsning på nuværende tidspunkt, men at vi i ministeriet og i vejdirektoratet har opmærksomheden henvendt på hele spørgsmålet, ligesom man har det i de pågældende kommuner.

Det ærede medlem hr. Arne Larsen kunne ikke give fuld tilslutning til lovforslaget om Lyngbyvejen, Hareskovvejen o. s. v. — det, der er omtalt i lovforslaget om visse hovedlandevejsanlæg i og ved København. Jeg forstod dog, at det ærede medlem havde en vis sympati for forslaget, men det ærede medlem fremdrog jo de samme ting, som det ærede medlem har nævnt i betænkningen, altså at man var bange for at føre for megen trafik ind i Storkøbenhavn, ind i city, som det vil ske ved anlæg af disse store indfaldsveje. Jeg har ved samråd i udvalget berørt hele dette spørgsmål og peget på, at det jo ikke er blot for at føre de mange biler, der kommer fra omegnen af Storkøbenhavn, ind i city, at disse veje skal bygges; de skal først og fremmest bygges, fordi motorveje i langt højere grad end almindelige landeveje er beskyttende over for bilerne; der sker langt færre ulykker på motorveje end på almindelige landeveje.

Disse veje skal bygges for at undgå trafikulykker, de skal bygges for, at den trafik, som er erhvervsbetonet, kan få et mere gnidningsløst forløb end i øjeblikket; endelig skal de selvfølgelig også bygges for de almindelige bilister, det være sig turister eller fastboende. Tanken med hele denne plan om indfaldsveje er jo ikke, at al trafikken skal føres ind i byen. Planen om Søringen viser jo, at det i høj grad er tanken at føre trafikken videre og føre den videre på en smidig måde gennem København, og det opnår man efter min opfattelse bedst ved det foreliggende lovforslag. Om man så til sin tid, når man kommer så langt, skal gøre Søringen til en egentlig motorgade, eller det skal være en gade, der i højere grad tjener det formål, som det ærede medlem var inde på: fordelingen af færdslen, det er der ikke taget stilling til i

[Ministeren for offentlige arbejder.]

dette lovforslag; man har ikke lagt sig fast på noget bestemt her. Jeg er også enig med det ærede medlem i, at man skal tilstræbe en balance mellem den kollektive og den individuelle trafik, og det kan man gøre bl. a., som det ærede medlem berørte, ved at bygge store parkeringspladser ude ved S-banestationerne. Vi er også indstillet på at følge denne linje.

Jeg tror, det vil være urigtigt, om man ikke gennemfører dette lovforslag nu, og jeg peger på, som jeg vist også gjorde det ved første behandling af denne sag, at disse lovforslag jo er blevet til ved meget indgående forhandlinger mellem de kommunale myndigheder og statens myndigheder, og det vil være meget svært på nuværende tidspunkt at begynde at ændre på hele planen om udbygningen af vore hovedveje. Derfor tror jeg, det er rigtigt at gennemføre lovforslagene, sådan som de er affattet, og sådan som udvalgsflertallet også har givet udtryk for at man ønsker dem affattet.

Jeg takker for tilslutningen til lovforslagene. Der kan, som det er nævnt, blive tale om en forhandling i udvalget mellem lovforslagenes anden og tredje behandling. Jeg tror imidlertid ikke, der bliver anledning til at ændre på lovforslagene, således som de er affattet.

Horn: Jeg skal ikke forlænge debatten; men da jeg er i den situation at have et vist ansvar for spørgsmålet om tunnelbaneudviklingen, vil jeg gerne have lov at sige, at det tager jo sin tid, når flere parter skal enes om vanskelige opgaver, ikke mindst når der skal betales derfor.

Jeg er imidlertid i den heldige situation, at siden spørgsmålet sidst blev berørt her i tinget — for en måneds tid siden eller måske noget kortere — er vi kommet lidt nærmere enighed om spørgsmålet. Det er altså ikke sådan, at man behøver at spørge: bliver det til noget, dette her? Denne sag går sin ganske almindelige gang, sådan som det går i et demokratisk samfund, hvor man respekterer hinandens meninger og søger at komme til enighed om noget. Jeg ville nødig, om det skulle briste denne gang. Det har bristet to gange, og, som ministeren har nævnt, det bør ikke briste tredje gang,

nu bør Københavnsområdet have bedre kollektive trafikmuligheder. Jeg vil håbe, at omegnsbeboerne vil forstå det ansvar, de har i denne sag. Det bliver nemlig deres problem i fremtiden, ikke det indre Københavns problem. Man taler, som om det er det indre Københavns problem; det bliver det ikke i fremtiden. Man taler, som om det er morgendagen, man skal arbejde for. Det er det ikke; det er år 1980 og år 2000, vi må tage sigte på, når vi taler om trafikproblemer her i landet. Men den sag er altså ved at nærme sig sin afslutning.

Må jeg så tilføje, at udbygningen af disse motorveje, af hovedgaderne i København og af den kollektive trafik jo er et projekt, der ligesom tunnelbanen vil strække sig over 15-20 år. Derfor er det heller ikke sådan, at en masse mennesker pludselig bliver boligløse. Når det strækker sig over så lang tid, kommer det pø om pø; vi ved, at selv det mindste sogneråd er i stand til at skaffe en lejlighed, hvis der skal flyttes et hus af hensyn til trafikken et eller andet sted, og det er størrelsesordenen, selv om man tager 50 lejligheder her i København. Der er ingen mening i at overdimensionere dette problem, og det har der da også været givet udtryk for fra kommunens side, at spørgsmålet kan løses, netop fordi det tager disse 15-20 år at bringe disse ting i stand.

Jeg vil gerne tilføje, at man må gøre sig én ting klar, og det er, at hvis et storby-samfund som dette skal fungere tilfredsstillende trafikalt, er det nødvendigt, at de forskellige transportformer, de enkelte borgere, søger at indstille sig på at rette sig lidt efter hinanden. Det system, vi møder her i København — og det er ligesom smittet lidt af i provinsen — at alle synes at have ret, må høre op. Hvorfor er Danmark det eneste af de skandinaviske lande, der har dette mærkelige rethaveriske system? Jeg skal vende tilbage til det om et par dage, når vi skal tale om færdselsloven, jeg ville bare pege på det her. Det er vigtigt, at vi indstiller os på at kunne bevæge os mellem hinanden. Hvis vi gør det i det storkøbenhavnske område med motorvejene, med hovedgaderne, der her laves, sammen med de S-baner, der er i gang, og de T-baner, vi skal have påbegyndt, bliver der rimelige vilkår for trafikken i dette område.

[Horn.]

Til allersidst vil jeg gerne gøre en bemærkning om problemet city. Jeg forlanger ikke at blive opfattet, som om min mening skulle være den rigtige på dette punkt, men jeg mener at have skaffet mig så meget kendskab til disse ting, at jeg tror at kunne sige, at en forestilling om, at det, vi i dag forstår ved Københavns city, ikke eksisterer om et eller andet antal år, er en fuldkommen fejltagelse. Det er rigtigt, at ved siden af dette city, som tusinder og atter tusinder er kommet fra alle verdensdele for at se og beundre og glæde sig over — og vi håber, at det vil fortsætte i stigende takt — ved siden af dette city vil der, sådan som dette storsamfund udvikler sig, blive plads for andre cityområder med en anden form, et andet ansigt end det, man møder herinde. Det vil sikkert være sådan. Man behøver ikke at tage længere end til Hamburg, hvor man er ved at opbygge noget sådant, eller til Lyngby eller til torvet ude ved Brøndbyerne, så vil man se, at der sker noget. Men man skal ikke forestille sig, at en skønne dag er der her opstået sådanne nye kvarterer, at der måske ikke er nogen, der har noget at tage ind efter til det nuværende city. Den situation opstår ikke. Der knytter sig generationers fortællinger til dette gamle København, og der vil være mange generationer endnu, der vil glæde sig over at komme herind. Vi skal nu skabe de bedste muligheder for, at man kan komme herind og glæde sig over denne del af København.

Haunstrup Clemmensen: I en venlig, elskværdig form gjorde ministeren nogle bemærkninger til mig bl. a. vedrørende tunnelbanen, og nærmest lidt bitter, forstod jeg, kom ministeren med nogle bemærkninger om, at der var gjort forsøg flere gange på at få tunnelbanen, uden at det var lykkedes. Jeg fik i den forbindelse belæring om, at jeg kun havde været medlem af det høje ting siden 1960, og derfor måske ikke var bekendt med hele udviklingen. Nu kan man jo godt, selv om man ikke er medlem af det høje ting, søge efter fattig evne at følge visse forhandlinger. Det er i hvert fald sådan, at allerede før min indtræden i det høje ting var det mig ikke ubekendt, at den højtærede minister var medlem af

en flertalsregering; derfor vil jeg gerne, når man taler om dette tunnelbaneprojekt og den højtærede minister her undskylder sig meget med de vanskeligheder, der har været, spørge, om min opfattelse ikke er rigtig, at den højtærede minister i snart mange år har siddet i en flertalsregering, der har kunnet gennemføre i det høje ting, hvad den fandt rigtigt, og alligevel er der ikke gennemført noget lovforslag om tunnelbaner. Jeg beder om, at man dog understreger, at det i hvert fald ikke er det konservative folkeparti, der har lagt sten i vejen for spørgsmålet netop om denne for hovedstadsområdet meget vigtige sag.

Det ærede medlem hr. Horn gjorde om samme emne nogle bemærkninger om, at denne sag går sin ganske almindelige gang. Jeg er klar over, at naturligvis er der vanskeligheder og problemer i forbindelse med byrdefordelingen, men jeg vil gerne have lov til at fastholde som min opfattelse, at denne sags ganske almindelige gang er en desværre meget langsom gang. Jeg synes for langsom. Jeg udtrykker derfor håbet om, at de mere optimistiske toner, det ærede medlem nu anslog, vil vise sig at hvile på virkelige realiteter.

Ministeren for offentlige arbejder (Lindberg): Det ærede medlem hr. Haunstrup Clemmensen lod nærmest til at være lidt fornærmet over, at jeg havde gjort opmærksom på, at det ærede medlem ikke var medlem af det høje ting, da vi behandlede spørgsmålet om tunnelbaner i sin tid. Det var ikke for at fornærme ham, det var blot for at gøre opmærksom på en kendsgerning. Det er selvfølgelig rigtigt, at det ærede medlem godt kan have fulgt forhandlingerne på et tidligere tidspunkt, det kan man godt, selv om man ikke er medlem, men det er ligesom arbejdet ikke altid er så intenst med at følge med, når man befinder sig udenfor og ikke er medlem.

Men når det ærede medlem hr. Haunstrup Clemmensen kommer ind på spørgsmålet om flertalsregering — det er noget, man altid ynder — gør jeg opmærksom på, at på det tidspunkt var det en flertalsregering i den forstand, at den bestod af tre partier, og jeg kunne ikke i regeringen få lov til at fremsætte forslaget som et regeringsforslag. Jeg fik tilladelse til at fremsætte det til fri

[Haunstrup Clemmensen.]

forhandling. Derfor har jeg heller ikke bebrejdet specielt det konservative folkeparti noget, jeg har bebrejdet folketinget som helhed, at det ikke på det tidspunkt gik ind for mit forslag. Jeg vil oven i købet tilføje, at jeg tror, man i det ærede medlems parti var ret positivt indstillet på det tidspunkt her i det høje ting. Det kneb mere i Storkøbenhavn, når det drejede sig om det konservative folkeparti, og det var vel en af hovedårsagerne til, at vi ikke kom igennem med forslaget. Jeg har altså blot villet understrege, når det ærede medlem hr. Haunstrup Clemmensen talte om at inspirere mig, at fra min side som minister for offentlige arbejder har der været god vilje og inspiration nok til at løse tunnelbanespørgsmålet. At det ikke er løst, skyldes andre faktorer.

Hermed sluttede forhandlingen.

Der foretoges først afstemning vedrørende forslag til lov om udbygning af motorvejen vest om København.

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

Formanden: Lovforslaget går nu til fornyet behandling i udvalget.

Man gik dernæst til afstemning vedrørende forslag til lov om visse hovedlandevejsanlæg i og ved København.

Lovforslagets §§ 1-6 og dets overgang til tredje behandling
vedtoges uden afstemning.

Formanden: Lovforslaget går nu til fornyet behandling i udvalget.

Den sidste sag på dagsordenen var:

Første behandling af forslag til lov om tillæg til normeringslov for finansåret 1964-65.

(Lovforslaget (nr. 149) findes i tillæg A. sp. 2001, fremsættelsen i tidenden sp. 5050).

Lovforslaget sattes til forhandling.

Rosing: Som den højtærede finansminister i sin fremsættelse har oplyst, har ministeriet for Grønland ikke sendt noget bidrag til det samlede normeringslovsforslag, som allerede den 20. marts er vedtaget i det høje ting. Vi kender baggrunden herfor og for den sene fremkost af lovforslaget om tillæg til normeringslov for finansåret 1964-65. Nu foreligger forslaget, hvis indhold er tiltrådt af lønningsrådet.

Jeg har ikke særlige bemærkninger at knytte til de i lovforslaget normerede oprykninger og nye stillinger, men vil blot sige, at alle disse forslag er nødvendiggjort dels af udviklingen, dels af de ordninger, der er indført i visse dele af Grønland. Som bekendt er Vestgrønlands kommunalordning udvidet til også at gælde for Nord- og Østgrønland. Som følge heraf er de opgaver og ansvaret for dem, som kæmnervæsenet i Grønland har med at gøre, udvidet og blevet større. I bolig- og erhvervsstøtteordningen er opgaverne nu af et sådant omfang, at der må foreslås oprykninger og skabes nye tjenestemandstillinger. Den udvidede sikkerhedstjeneste i skibs- og lufttrafikken stiller ligeledes krav om flere normerede stillinger inden for teletjenesten. For at skabe lønmæssig ligestilling mellem de grønlandske præster, der har haft udvidet kristendomsundervisning på universitet, og visse lærerstillinger er der nu i dette lovforslag givet mulighed for oprykning i højere lønklasse. Skolevæsenet udbygges videre, ikke mindst ledelsen deraf.

Alle disse normerede oprykninger og nye stillinger finder jeg ganske nødvendige og giver min støtte til lovforslagets gennemførelse.