

Arne Larsen: Det foreliggende lovforslag har jo en meget begrænset virkning. Det går stort set ud på at ophæve en lovgivning fra forrige århundrede, hvorefter vore brandforsikringsforeninger fik deres virksomhedsområder fastlagt, én fik hovedstaden, én købstæderne og én landet i øvrigt. Senere er der kommet 8 foreninger til. Den nye kommunale struktur medfører, at det ikke længere lader sig gøre at fastlægge foreningernes virksomhedsområder efter de gamle retningslinjer, og det vil derfor være nødvendigt at ophæve disse love, hvilket socialistisk folkeparti giver sin fulde tilslutning til.

Men der skal jo rationaliseres, og den moderne tekniks hjælpemidler skal udnyttes bedst muligt, og derfor var der måske grund til at overveje også en rationalisering af antallet af disse brandforsikringsforeninger. Jeg ved ikke, om justitsministeren har eller kan få nogen indflydelse herpå, men det ville da være en billiggørelse og en forenkling af administrationen, hvis man kunne få antallet af foreninger stærkt begrænset. En forening, der dækkede hele landet, var såmænd tilstrækkelig, sådan som også socialistisk folkeparti tidligere har foreslået.

Jeg finder det ikke nødvendigt med udvalgsarbejde.

Justitsministeren (Thestrup): Jeg vil gerne takke ordførerne for den velvillige behandling af forslaget, og jeg vil gerne sige til det ærede medlem hr. Arne Larsen, at jeg ikke efter den lovgivning, der i øjeblikket eksisterer, er i stand til at gribe ind og ændre antallet af foreningerne.

Ståhr Johansen: Jeg kan oplyse det ærede medlem hr. Arne Larsen om, at den rationalisering er ved at finde sted, idet der bortset fra Landbygningerne, der repræsenterer godt og vel 50 pct. af forsikringerne, nu finder et samarbejde sted imellem de 3 største brandforsikringselskaber, nemlig Københavns Brandforsikring, Købstædernes almindelige Brandforsikring og Østfjernes Brandforsikring, hvor man netop har taget et samarbejde op på baggrund af, at man har ventet disse nye grænser. Rationaliseringen er altså i gang

Arne Larsen: Jeg er uhyre glad for at høre, at der trods alt er visse rationaliseringsbestrebelse i gang; det ville da også være meget mærkeligt andet. Jeg havde egentlig fundet, at hvis man kunne få en overgangsordning, ville én forening for København, én for øerne og én for Jylland måske have været mere end tilstrækkeligt. Men man kunne jo henstille til justitsministeren, at han, når han nu måske skal optage forhandlinger med disse foreninger, prøver at fremme rationaliseringsbestrebelse mest muligt.

Hermed sluttede forhandlingen.

Lovforslagets overgang til anden behandling
vedtoges uden afstemning.

Formanden: Ønskes der udvalgsbehandling? (Ophold). Da det ikke er tilfældet, går lovforslaget direkte til anden behandling.

Den næste sag på dagsordenen var:

Første behandling af forslag til lov om ændring af lov om visse hovedlandevejsanlæg i og ved København [af Ivar Nørregaard m. fl.].

(Lovforslaget (nr. 74) findes i tillæg A. sp. 1431, fremsættelsen i tidenden sp. 1896).

Lovforslaget sattes til forhandling.

Ministeren for offentlige arbejder (Guldberg): Jeg tror, jeg kan fatte mig ganske kort om det fremsatte lovforslag ved at sige, at i det planlægningsarbejde, der foregår i området, ikke mindst på grundlag af de beslutninger, der er truffet her i folketinget, er jeg enig i, at de seneste prognoser på det nye grundlag peger i retning af, at der ikke er det store behov for den indføring af Vestmotorvejens sydlige gren gennem Engstrand Allé, som man forudsatte, dengang loven i 1964 blev vedtaget. Derfor kan jeg sådan set sige, at jeg tror ikke, der bliver så store vanskeligheder ved at finde en løsning på dette konkrete spørgsmål.

Den nye vurdering har altså medført, at man fra planlægningsmyndighedernes side,

[Ministren for offentlige arbejder.]

ikke alene i ministeriet for offentlige arbejder, men også andre steder, i sit planlægningsarbejde har fundet det rigtigt at undersøge også sådanne muligheder for en samlet vejplan for Amager-Kalvebodområdet, som ikke forudsætter motorvejslinjeføringen gennem Engstrand Allé. Jeg bliver nødt til at sige, at vi ikke er så langt fremme, at vi er helt færdige med disse ting, så jeg mener ikke, at vi umiddelbart har grundlag for en mere konkret afgørelse, men jeg har også forstået, at et af hovedmålene med forslaget netop nu er så hurtigt som muligt — og det vil jeg da gerne medvirke til, formentlig ved en drøftelse i udvalget — at få afklaret denne del af sagen.

Jeg vil gerne i tilslutning til dette lige berøre et spørgsmål. Det er muligvis en teknisk tilfældighed, men jeg vil dog gerne have sikkerhed for, om det er det. § 3 i hovedlandevejsloven af 1964, som er den, der skal ændres, hvis man skal opgive den planlagte sydlige indføring af Vestmotorvejen og erstatte den med en anden, har jo den udformning, at den ikke alene indeholder bestemmelse om denne linjeføring, men også en bemyndigelse til at foretage projektering til forberedelse af den såkaldte Søring. Det er muligvis teknisk rigtigt — jeg har ikke så meget begreb om det — at forslaget, når man skal lave en ændring i en sådan paragraf, må have den form, det har fået, sådan at der altså kommer et forslag om en anden affattelse af § 3 med den ændring bygget ind, men jeg kan da ikke lade være med under denne drøftelse at gøre opmærksom på, at det vel i og for sig betyder — hvis man forestiller sig, at dette forslag blev vedtaget af folketinget — at der mere eller mindre direkte eller indirekte ville ligge en slags bekræftelse af vedtagelsen af Søringen.

Jeg er ikke sikker på, det har været hensigten, derfor rejser jeg spørgsmålet. Jeg mener, det er nødvendigt at få det afklaret, og mit spørgsmål til forslagsstillerne er altså, om dette indgår i deres overvejelser, om det i og for sig er en hensigt, et ønske, og for ligesom at hjælpe med svaret vil jeg gerne lige nævne den undersøgelse af andre muligheder, som jeg har iværksat, og som jeg havde håbet og egentlig oprindeligt havde fået løfte om skulle være færdig i

december, og som nu formodes at blive færdig en af de nærmeste dage, det vil sige formentlig inden 1. februar. Men en af de nærmeste dage vil der formentlig foreligge et forslag til en anden linjeføring end den i loven nævnte, den såkaldte saneringslinje, eller hvad man nu vil kalde den. Jeg kender ikke resultatet endnu, det gør jeg ikke, før det foreligger, men jeg gør det om nogle få dage, og uanset om hensigten med dette lovforslag har været at tage denne sag med ind eller ej, vil jeg da gerne benytte lejligheden til at sige, at jeg ville i og for sig, da tingene jo hænger meget sammen, finde det hensigtsmæssigt, hvis der bliver tale om udvalgsbehandling af dette forslag, hvad jeg altså meget gerne ser, om jeg kunne fremlægge også den del af materialet, som vedrører saneringslinjen. Det er jo en klar ting, at det haster, ikke alene med det, der er i forslaget her, men så sandelig også med det andet, og at det måske kan give anledning til nærmere overvejelser af de to muligheder, der foreligger.

Jeg vil altså i og for sig tage så venligt mod lovforslaget, som man nu kan, når man ikke har aleting gennemarbejdet, så man kan sige, at vi lige kan gøre det færdigt. Men jeg vil sige, at der i selve grundtanken bag ved dette forslag ligger meget, som vi i ministeriet for offentlige arbejder kan være enige i.

Stæhr Johansen: Om det socialdemokratiske forslag, der her er fremsat, angående visse hovedveje omkring København vil jeg sige, at det på mange måder, synes jeg, har fremdraget problemer, som det vil være rigtigt at drøfte i det trafikpolitiske udvalg. Jeg går også ud fra, at efter denne forhandling vil sagen blive oversendt til dette udvalg.

Den lov, vi i 1964 vedtog her i det høje folketing, og den linjeføring, man dengang gennemførte, er tiden måske nok løbet fra. Det synes jeg erfaringerne allerede viser, og jeg er sådan set enig med forslagsstillerne i, at det vil skabe visse store vanskeligheder. Blandt andet er det ganske klart, at når man gennemfører Avedøre Havnevej, vil man få to meget u hensigtsmæssige kryds. Jeg mener også, det er rigtigt at forlægge vejen i sydøstlig retning, men forhandlingerne i det såkaldte Kalvebodudvalg, som

[Støhr Johansen.]

jo blev nedsat af den daværende trafikminister, Svend Horn, i 1967, er ikke færdige. Jeg er dog vidende om, at disse forhandlinger stadig væk føres, og at man vistnok er ved at nærme sig en afgørelse på dette felt.

Jeg tror, det er lettere at klare problemerne om Vestmotorvejen, når det drejer sig om Sjællandssiden. Selv om jeg ikke havde tænkt, at jeg skulle diskutere Søring i dag — det var den højtærede minister, der trak det ind — er det da ganske klart, at alle disse områder har forbindelse med hinanden, og der er jo også spørgsmålet om prioriteringen af hovedvejsopgaverne omkring København. Men jeg går ud fra, at med det materiale, ministeren kan give udvalget, får vi også lejlighed til en drøftelse af prioriteringen, for jeg tror nok, at der, i hvert fald for visse kommuners vedkommende, vil være nogen betænkelighed ved at give forslaget her en førsteprioritet.

Det er et spørgsmål, som vel nok mere egner sig til udvalgsbehandling, men i spørgsmålet om Sjællandssiden vil jeg gerne sige, at jeg er helt enig med forslagsstillerne. Jeg mener, at bestemmelsen er uheldig på mange måder — der gribes ind i en meget tæt bebyggelse, der kommer visse støjlplager osv. — og at man skulle overveje muligheden af at flytte. Vi har jo også fået prognosen om lufthavnstrafikken, og der er spørgsmålet om en bro fra København til Malmø. Jeg mener, at netop alle disse store anlæg har en meget snæver forbindelse med spørgsmålet om forholdene på Sjællandssiden, og efter de prognoser, man nu har, og efter at man er nået så langt, som man er, i forhandlingerne om den kommende lufthavn, mener jeg, at den sydlige del af planen er meget acceptabel. Derimod er der jo i spørgsmålet om en videre lokal forbindelse til Amager, spørgsmålet om godsbaneringen og Sjællandsbroen og hele vejen ind til centrum endnu store og uløste problemer. Det er mit indtryk, at der forhandles mellem alle de berørte kommuner om dette spørgsmål.

Hvis jeg skulle komme med en kritisk bemærkning om dette forslag, skulle det være, at det måske er fremme i temmelig god tid. Det skal ikke forhindre, at vi får en udvalgsbehandling af det, men ifølge bemærkningerne, som hr. Ivar Nørgaard er

kommet med til forslaget, er det jo netop anlæggelsen af Avedøre Havnevej, der har fremkaldt dette forslag. Jeg er ikke så kendt med forholdene derude, men jeg mener, at man ikke engang har eksproprietret endnu, så der er jo tid til at forhandle spørgsmålet. Jeg vil gerne sige, at jeg synes, at dette forslag rejser tanker og problemer, som man skal overveje, men de er af en så specifik natur, at forslaget nok er bedst egnet til videreförhandling i udvalg, og jeg kan kun sige, at vi fra mit partis side ser velvilligt på i et udvalg at optage drøftelsen af disse hovedvejsproblemer omkring København.

Enggaard: Det foreliggende forslag er jo en genfremsættelse af et forslag, der kom frem i omtrent den tolvte time af sidste samling og vist ikke nåede til behandling her i tinget. Det rejser efter min mening nogle betydelige spørgsmål, som det er rimeligt at søge at foretage en afvejning af i sammenhæng med spørgsmålet om de andre store trafik anlæg, som skal bringes til udførelse i hovedstadsområdet. Jeg skal slet ikke her gå ind i en række af de enkeltheder af mere teknisk natur, som i øvrigt er baggrund for forslaget; jeg mener, at dette har sin mere rimelige plads i en drøftelse i folketingets stående trafikudvalg.

Forslagsstillerne har utvivlsomt noget ret i, at en række omstændigheder har ændret sig, siden loven blev vedtaget i 1964, og efter min opfattelse bør vi her i folketinget aldrig være kedede af at rette på gammel lovgivning, når man finder det rigtigt at gøre det.

En af de ting, som i dag kan fastlægges med større nøjagtighed, end man kunne i 1964, er blandt andet forbindelserne til Sverige, efter at man har truffet beslutningen om placering af en storlufthavn på Saltholm. Jeg vil gerne understrege, at netop dette, at man behøver et sådant fast udgangspunkt for sin planlægning af en række af linjeföringerne for de store veje omkring hovedstadsområdet, har gjort det nødvendigt, at denne beslutning blev truffet på så tidligt et tidspunkt, at man kunne disponere derudfra; vi har i dag et eksempel på det.

Et andet forhold, som må tælle med ved afvejningen af problemerne omkring vejlin-

[Enggaard.]

fejringen i området, er spørgsmålet om, hvilke gener man kan påføre eksisterende og kommende bebyggelse; også det er enkeltheder, som vi kan drøfte nærmere i udvalget og søge at nå til en nærmere erkendelse af.

Jeg vil dernæst gerne gøre en bemærkning om de konsekvenser af disse linjeføringer, som knytter sig til spørgsmålet om udnyttelsen af arealerne på Vestamager og i Kalvebodområdet. Jeg tror, disse ting må med i afvejningen af spørgsmålet om linjeføringerne, fordi spørgsmålet om at udnytte disse arealer, tidspunkterne, hvor disse arealer kan udnyttes, f. eks. til en udvidelse af Københavns universitet, placeret i dette område, hænger meget nøje sammen også med disse trafikplaner.

Jeg har på samme måde som ministeren for offentlige arbejder lagt mærke til, at teksten i dette forslag knytter sig til lovens § 3, hvori der også er givet bemyndigelse til projektering af den såkaldte Søgadering. Jeg vil gerne understrege, at efter min opfattelse kan det ikke være meningen, at man med forslaget her også skal tage stilling til dette aktuelle problem. Fra venstres side vil vi i hvert fald meget gerne forbeholde os at se den undersøgelse, som ministeren har bebudet skulle være færdig i nær fremtid, og på det grundlag træffe en nærmere afgørelse vedrørende spørgsmålet om, hvor denne gennemfartsvej gennem hovedstaden rettelig bør placeres.

Jeg skal gerne til slut understrege, at jeg mener, at forslaget fortjener en nærmere drøftelse, og at det bør ske i det stående trafikudvalg.

Bilgrav-Nielsen: Jeg mener også som de øvrige ordførere, at der, siden linjeføringen gennem Engstrand Allé blev fastlagt i 1964, er sket en udvikling, som gør det naturligt og måske oven i købet påkrævet, at vi tager linjeføringen op til ny overvejelse. Der er jo, som det også er nævnt i forslagsstillernes bemærkninger til forslaget, særlig

to problemer, der aktualiserer sagen, for det første, at der er sket en meget kraftig bebyggelsesudvikling omkring den planlagte vejstrækning, og for det andet, at stigningen i trafikallet har været større, end man dengang kunne forudse.

Hvad det første problem, bebyggelsesproblemet, angår, er det vel nok et generelt problem, vi må siges at stå over for. Vi har f. eks. et problem, der ligner det ved Hareskovvej, hvor højhusene i Borups Allé er skudt op. De vil jo ganske givet blive udsat for en meget betydelig støj, når Hareskovvejen er åbnet. Men problemet er altså generelt derved, at vi ikke helt har været i stand til at forhindre en sådan udvikling. Vi har nu i den forrige folketingssamling fået vedtaget en række planlægningslove, bl. a. en ny zonelov og en ny naturfredningslov. I zoneloven gives der udtryk for, at et inderzoneområde er et område, hvor bebyggelse kan foregå ugenert. Det vil altså sige, at hvis der gennem et sådant område går en støjende motorvej, er det ikke et ugenert område, i hvert fald ikke i vejens umiddelbare nærhed. Naturfredningsloven præciserer det mere nøjagtigt og siger, at der ikke må bebygges i en afstand af 150 m fra en motorvejs baglinjer. Jeg er klar over, at det kan være vanskeligt at overholde en sådan bestemmelse i et byområde, men når spørgsmålet drejer sig om at hindre, at bebyggelse sniger sig ind på en planlagt vej, burde det ikke være noget problem. Jeg mener, at disse regler her burde håndhæves meget bestemt. Jeg tror, at både trafikministeren og kulturministeren ville handle helt i overensstemmelse med ånden i vore nye planlægningslove, hvis disse lovregler blev håndhævet.

Den linjeføring, som forslagsstillerne nu foreslår til afløsning af linjen gennem Engstrand Allé, nemlig linjen over Avedøre Holme og Kalveboderne, synes på mange måder at være et acceptabelt alternativ. Dels berører denne linje ikke bebyggede områder, dels kan den blive et naturligt led i en senere påkrævet vejføring til Amager.

[Bilgrav-Nielsen.]

Tilslutningen, som den er vist i bilagene, til godsbaneringen og til Sjællandsbroen, synes at være naturlig og fornuftig, men det problem, som næsten altid dukker op, når vi anlægger disse veje ind mod centrum, nemlig hvordan vi klarer problemet i centrum, synes ikke at være helt klart afstukket i forslaget, og det har måske heller ikke været hensigten at gøre det i dette forslag. Jeg synes, der er grund til at sige, at en endelig stillingtagen til denne vejføring må ske samtidig og i overensstemmelse med stillingtagen til de øvrige overordnede vejes placering, dels på Amager, dels i den indre by. Det er givet, at en afgørelse presser sig meget stærkt på. Vi bliver nødt til i en overskuelig fremtid at få truffet beslutning om, om det er Søringen, vi skal anlægge, om det er Forumlinjen, eller om det er en fortsættelse af Ågadelinjen, man ønsker gennem det inderste Vesterbro over havnen til Vestamager.

Det er altså i sig selv et alvorligt problem, som knytter sig til Københavns indre problemer, men der er andre ting, som knytter sig til linjeføringen, andre problemer, og man bliver klar over, hvad det er for problemer, og af hvilken karat de er, ved at kigge lidt i den rapport, der for nylig er kommet fra det udvalg, der beskæftigede sig med Københavns universitets eventuelle fremtidige placering i Vestamager-Kalvebod området, det, som man kalder for Kalvebodkilen. Heri gør man udtrykkelig opmærksom på, at selv med den bestående, altså den nuværende, bebyggelse på Amager vil det i det kommende tiår blive nødvendigt at supplere de allerede eksisterende 3 forbindelser over havnen med endnu 2. Det er altså med den bestående bebyggelse, alene som følge af den udvikling, der finder sted i trafikken. Så er man klar over, at hvis der derudover sker en yderligere bebyggelse på Amager, vil der følge endnu flere opgaver med i form af forbindelser over havnen.

Jeg nævner dette, fordi jeg synes, det må med ind i det billede, som efterhånden aftegner sig, og som i særlig grad kommer frem ved dette lovforslag, der jo byder på en strækning til betjening også af Amagerområdet. Jeg er ikke så sikker på, at der er særlig megen visdom i at bebygge Vestama-

ger. Der foreligger jo en lang række planer. Der foreligger planer om de såkaldte Urbanbyer, planer om et tradecenter, og der kan komme planer om universitet. Hver enkelt af disse ting vil i sig selv kræve store investeringer i trafikkanlæg, alle disse ting tilsammen vil naturligvis kræve endnu større anlæg, og jeg synes, det burde være et ufravigeligt krav, vi her fra folketinget må stille til dem, der kommer med disse planer, at de samtidig gør opmærksom på, hvad det betyder af trafikinvesteringer.

Nu ved jeg meget vel, at motorvejsanlæg betales 100 pct. af staten, men spørgsmålet rejser sig, synes jeg, om motorvejsanlæg, der decideret er til gavn for et byområde, helt og holdent skal betales af staten. Jeg er ikke et øjeblik i tvivl om, at Københavns kommunes indstilling til Vestamagers bebyggelse ville være en ganske anden, hvis man også skulle betale de trafikale følger. Jeg mener, det er en ting, vi meget nøje må overveje, når vi diskuterer vejplanlægningen i dette område.

Jeg kan altså stort set give tilslutning til den argumentation, man fører fra forslagsstillernes side for det fremlagte lovforslag. Der er dog et par enkelte argumenter, jeg ikke kan give umiddelbar tilslutning til. Jeg mener ikke, at folketinget har truffet beslutning om, at storlufthavnen skal ligge på Saltholm. Jeg tror nok, at den sag skal diskuteres endnu en gang, at vi må affinde os med, at der skal en anlægslov til, inden en sådan beslutning er endelig; men jeg kan godt sige, at jeg mener ikke, at dette problem sådan set er særlig afgørende, for vejanlægget er nødvendigt uanset storlufthavnen.

Til slut vil jeg blot nævne, at der i den rapport, jeg har omtalt, om universitetsplaceringen eventuelt på Kalvebodkilen, gøres opmærksom på, at netop dette område på Vestamager er det eneste område, der inden for en rimelig afstand fra Københavnsområdet kan betyde, at der stilles et rekreativt område til befolkningens rådighed. Man gør op i denne rapport, at der på Amager, i City, på Vesterbro, i Valby og Hvidovre tilsammen bor ca. 400.000 mennesker. Hvis man sammenholder det med, hvilke krav man normalt stiller til et rekreativt område, svarer det til, at der skal være et rekreativt område på 4.000 ha. Området på

[Bilgrav-Nielsen.]

Vestamager udgør ca. 3.000 ha. Det vil altså sige, at det stort set vil være et ideelt område for hele dette byområde. Jeg gør opmærksom på dette, fordi jeg synes, det bør med ind i overvejelserne.

I øvrigt kan jeg som de øvrige ordførere sige, at jeg mener, det er rimeligt, at forslaget møder en velvillig behandling i udvalget. Jeg håber, som ministeren også gav udtryk for det, at det bliver muligt for os at samle en del materiale, som tilsammen kan belyse hele det store problem i Københavnsområdet.

Arne Larsen: Jeg kan kun tilsige min varme tilslutning til det af hr. Ivar Nørgaard m. fl. fremsatte lovforslag. Det er som talt ud af mit hjerte.

Siden 1964 har mit parti gjort alt, hvad der var muligt, for at få ændret den lov, der dengang blev vedtaget. Vi var imod linjeføringen af Vestmotorvejens sydlige gren fra allerførste færd. Socialistisk folkeparti får, såvel i stort som i småt, tit og ofte ret i sine betragtninger, også i dette tilfælde. Man skulle gøre sig til vane at lytte med lidt mere alvor til de ideer og forslag, som mit parti fremsætter, for før eller senere får vi jo ret i vore betragtninger, og vi har altså også fået det her.

Jeg er meget imponeret af lovforslagets tekst og bemærkningerne. Det er udarbejdet med megen sagkundskab, og de rent tekniske betragtninger, der fremsættes, er bemærkninger, som tilsyneladende ikke er til at skyde igennem. På mig virker de i alle tilfælde aldeles overbevisende, så der er altså kun tilfredshed fra mit partis side med dette lovforslag. Jeg håber meget, det bliver vedtaget. Jeg tror, at det bør kunne vedtages uden større diskussion eller udvalgsarbejde. Vi har jo også nu her i dag konstateret, at den højtærede minister er enig med forslagsstillerne i, at § 3 i denne motorvejslov bør ændres efter de retningslinjer, som dette lovforslag nu afstikker. Hermed vil der efter min formening også blive sat yderligere skub i arbejdet med at få klaret inddæmningsproblemerne i Kalveboderne. Vi har godt nok et udvalg, som sidder og arbejder med disse problemer, men skulle denne linjeføring blive vedtaget, er det jo en forudsætning, at vi snarest mu-

ligt får inddæmmet Kalveboderne og de arealer, hvor de nye motorvejsgrene, dels ind mod City, dels over mod Amager, skal forløbe. Jeg håber derfor, at man også i ministeriet for offentlige arbejder vil gøre sit til, at dette arbejde gøres færdigt hurtigst muligt.

Der er ét problem, som jeg gerne vil rejse i forbindelse med lovforslaget fra hr. Ivar Nørgaard m. fl.: man kan ikke af linjeføringen i forslaget se, hvordan vi kommer ind i City, og det er nok en fejl — hvis hr. Ivar Nørgaard da ikke er enig med mig i, at det slet ikke er nødvendigt, at vi fører motorgader ind i Københavns Cityområder. Også det problem har vi rejst adskillige gange, og støjeksperter med professor Ingerslev i spidsen har den ene gang efter den anden advaret imod sådanne motorgade- og motorvejsanlæg. Der er fra eksperthold krævet en frizone på mere end 300 m, nemlig 150 m på begge sider af et motorvejsanlæg. Dette kan ikke gennemføres i bymæssigt område, og derfor er det efter vor opfattelse helt ravruskende galt at lave den slags anlæg inde i tæt byggede områder, sådan som det vil blive tilfældet i Københavns sydvestkvarter, i Valby og på Vesterbro.

Vi har ikke alene støjproblemet ved den sydlige grens indføring til København, men også ved den nordlige gren af Vestmotorvejen. Det var jeg inde på for ikke så længe siden under behandlingen af et lovforslag. Vi vil ustandselig støde på disse støjproblemer, hvor man vil fræse motorveje ind gennem bebyggede områder.

Jeg har bemærket, at Københavns kommune, som det står i bemærkningerne, stadig væk arbejder med en sammenfletning af de to motorvejsgrene, dog på den måde, at man tilsyneladende har opgivet Sønder Boulevard-linjen og nu i stedet for vil føre den ad Ingerslevsgade ind til City Vest. Jeg tror, man skal give Københavns kommune det gode råd at holde op med at planlægge veje efter disse retningslinjer. Ligeledes vil jeg meget henstille til ministeren at sørge for, at vejdirektoratet snarest muligt ophører med at planlægge den sydlige grens indføring gennem sydvestkvarteret, gennem Scandiagade i hvert tilfælde, for også her vil vi straks møde det meget store støjproblem, når vejen skal føres ind gennem et tæt bebygget område. Jeg vil meget henstille til

[Arne Larsen.]

ministeren at være opmærksom på disse problemer og foranledige disse i mine øjne overflødige projekteringsarbejder bragt til ophør snarest. I stedet for bør man gå efter de retningslinjer, som dette lovforslag for så vidt peger på: her er jo ikke tale om en indføring til City via Scandiagade, men måske ad en anden linje, som jeg i og for sig godt kunne ønske mig, at forslagsstillerne ville sige lidt nærmere om.

Det er rigtigt, som ministeren har påpeget, at der i § 3 i loven fra 1964 tales om Søringen. Den tror jeg nok tiden mere eller mindre er løbet fra, men jeg går da ikke ud fra, at vi ved i denne omgang at ændre § 3 med hensyn til Vestmotorvejens sydlige grens indføring dermed har sagt god for Søringen, for jeg må sige med det samme, at det har mit parti ikke.

Vi har efterhånden fået mange vejplaner og vejforslag. I forbindelse med udredningsarbejdet om Københavns universitets udflytning til Kalvebodkilen har en styringsgruppe ved hjælp af nogle eksperter også udarbejdet alternative forslag til vejplaner for det sydlige København og Amager. Der foreligger herefter en vejplan baseret på lov nr. 167 af 27. maj 1964; der er Vestamagergruppens vejplan af juli 1969, der er civilingeniør Jørgen Vedels vejplan af september 1969, og nu er der altså den alternative vejplan, som nylig er offentliggjort, fra styringsgruppen om Københavns universitets udflytning; de to sidste ligner hinanden en hel del. Mon ikke det snart var på tide, at alt dette vejplanarbejde blev standset, og at nogle ansvarlige personer satte sig hen og lavede det endegyldige vejplansforslag, som folkettinget så snarest muligt kunne få lov til at tage stilling til? Jeg tror, det efterhånden er påkrævet, for alt dette arbejde forsinker jo i allerhøjeste grad. Nu må man vel i vejdirektoratet og Københavns kommune efterhånden kunne nå til afklaring om alle disse spørgsmål. Jeg synes, det er nødvendigt, at vi snart kommer til de endelige afgørelser.

Med disse bemærkninger tilsiger jeg mit partis fulde støtte til lovforslaget.

Sigsgaard: Søringen har været nævnt i debatten her, og det er helt rimeligt. Jeg skal også for mit vedkommende sige, at jeg

på ingen måde kan tiltræde det forslag om en søring, der ligger på bordet, og som for tiden undersøges i trafikministeriet. Jeg vil ikke på forhånd sige noget om, at jeg kan tiltræde en anden linjeføring, en Forumlinjeføring eller noget i den retning; vi må selvfølgelig se på, hvad der kommer frem. Jeg tror imidlertid, at hvis der var noget mere forståelse for, hvor alvorlige støjplager og forureningsgener der følger med motorveje ind gennem byer, ville der være en chance for at undgå motorgader af den art, man for tiden planlægger.

Men i øvrigt må jeg som andre ordførere om det socialdemokratiske forslag sige, at det er et fornuftigt og et velmotiveret forslag, og at også VS kan tilslutte sig det. Dog vil jeg advare lidt imod det, hr. Arne Larsen var inde på, nemlig at det gennemføres uden udvalgsbehandling eller med en kort eller måske lidt overfladisk udvalgsbehandling. Det fremgik tydeligt, måske først og fremmest af hr. Bilgrav-Nielsens indlæg på det radikale venstres vegne, at det er meget kompliceret at snakke om disse store trafik anlæg, og at man skal drage en hel masse forskellige forhold ind i billedet. Jeg tror, at det er helt nødvendigt, at der bliver lejlighed til i et udvalg, selv om jeg desværre ikke selv kan være med, at overveje f. eks. alle de spørgsmål, som hr. Bilgrav-Nielsen rejste.

Jeg synes, det er naturligt, at man i dag stiller sig selv spørgsmålet: hvorfor er den linjeføring, der er fastlagt, og som nu foreslås ændret, egentlig blevet så dårlig? Hr. Arne Larsen var lidt inde på det. En anden ordfører sagde, at vi må erkende, at tiden er løbet fra den linjeføring, der i 1964 blev fastlagt. Det er efter min mening at slippe lidt for let om ved det. Det er nemlig ikke det, der er sagen. Man vidste udmærket godt, at der ville komme boligbebyggelse omkring den linjeføring, der blev fastlagt. Vejen ville komme til at løbe ind igennem en forholdsvis tæt boligbebyggelse og i det hele taget få et meget uheldigt forløb. Det var man udmærket klar over; der er ikke tale om boliger, der som en stor overraskelse er kommet dalende fra himlen ned. Man har vidst, hvordan det ville gå, og der var oven i købet folk — hr. Arne Larsen var en af dem — der i 1964 meget stærkt gjorde sig til talsmænd for at vælge en an-

[Sigsgaard.]

den linjeføring og påpegede, at her ville der komme boligbebyggelse, og at linjeføringen ville være meget uheldig. Men de blev fuldstændig afvist af den daværende trafikminister. Det vil altså sige, at man med åbne øjne selv har skabt de problemer, som man så i dag vil rette op på. Det er selvfølgelig prisværdigt, at man retter op på det, men vi må prøve på at analysere, hvad det var, der skete i 1964, for at undgå, at noget tilsvarende sker igen. Det koster jo mange penge at lave den slags fejltagelser og på den måde arbejde med skyklapper på.

En af årsagerne er nok, at trafikmyndighederne kun tænker på trafik, og så blæser de på boliger, mens boligmyndighederne til gengæld springer op og falder ned på trafikken, sådan som man ser det de steder, hvor der i dag bygges boliger lige klos op ad en motorvej — tag Lundtoftegade i København som eksempel.

I socialdemokratiets forslag her placeres motorvejen midt ude i Kalveboderne, nøjagtig som Dansk Arbejde og Industrirådet har foreslået. Vi husker deres pres for at få kilen mellem Amager og Sjælland brugt til billige industrigrunde, og vi husker nok også, hvordan socialdemokratiet faldt pladask for de planer. Jeg vil gerne sige, at det slet ikke er sikkert, at arealerne skal bruges sådan. Meget taler for, at en stor del af dem simpelt hen bør friholdes for bebyggelse, og det er på den baggrund meget muligt, at en linjeføring betydelig tættere på Hvidovre er at foretrække fremfor den, socialdemokratiet har skitseret. Det vil jeg da gerne bede om at man også undersøger i udvalget.

Jeg vil i øvrigt benytte lejligheden til at presse på for at få nogle fundamentale ændringer af hovedstadsområdets styreform igennem — det vedrører i høj grad lovfor-slaget her.

Et grundprincip for kommunalreformen var, at den myndighed, der disponerer, også må bære de økonomiske konsekvenser af dispositionerne. Sådan er det ikke i Københavnsområdet. Her planlægger kommunerne, hvor og hvad der skal bygges, og så må staten sørge for de dertil svarende motorvejs- og S-baneanlæg. Det er ikke så mærkeligt, at trafikbetjeningen på den måde bliver både dyr og dårlig. Ganske vist har man egnsplanrådet til at regulere lidt

på det, men det har ingen kompetence og ingen økonomisk rygstød, og medlemmerne af det er bl. a. de kommunale spidser, der bruger dette egnsplanråd til at fremme deres lokale interesser.

I Københavns kommune er forholdene særlig grelle. Der er vel ingen anden kommune, der har så prætentiose motorvejsplaner som København. De løber op i milliarder af kroner, og ingen kan se, hvornår de skal kunne gennemføres. Kommunerne er meget flotte på statens bekostning. Det er meningsløst og umenneskeligt at rulle betonbaner til det beløb igennem Københavns boligkvarterer og yderligere forringe de i forvejen elendige forhold, som vi byder mange af københavnernes — og det ville heller aldrig ske, deri er jeg enig med hr. Bilgrav-Nielsen, hvis kommunen selv eller et regionalt organ skulle betale. I stedet for at diskutere detaljer i dette mammutprojekt skulle man hellere drøfte, hvordan man kan få en opgave- og byrdefordeling, der bringer lidt rimelighed ind i tingene. Man snakker hovedstadsordning, uden at der rigtig sker noget.

Til det storamt, der bør komme, bør overflyttes såvel motorgader som S-baner, og hvis storamtet også får beføjelser til at fastlægge hoveddispositioner vedrørende bebyggelsen, bliver der en chance for, at bebyggelsen bliver placeret sådan, at den kan trafikbetjenes ordentligt og til en lave pris, end hvis bebyggelses- og trafikmyndighederne fortsat skal operere uafhængigt af hinanden. Skal vi undgå, at stadig større dele af de offentlige midler skal gå til gigantiske betonanlæg, må storamtet have alle disse beføjelser.

Så må man selvfølgelig gøre sig klart, at skal det regionale organ overtage motorveje og S-baner, må det omfatte alle tre hovedstadsamter foruden centralkommunerne. Hvis man flytter motorgader og S-baner fra staten over på regionen, vil vi i øvrigt også få en bedre udligning mellem hovedstad og provins. Disse anlæg betjener jo først og fremmest lokaltrafikken, og derfor kan man godt stille spørgsmålet: hvorfor skal de have 100 pct.s refusion? En sådan 100 pct.s refusion får man jo ikke for lokaltrafik-anlæg i provinsen. Jeg finder det rimeligt, at folk, der selv kommer fra området, stiller det spørgsmål. Men jeg vil sige, at betingel-

[Sigsgaard.]

sen for udligning ad den vej må være, at rigmandskommunerne i hovedstadsområdet nordegn ikke længere får lov til at leve fedt på udviklingskommunernes fattigdom. Det er for mig en betingelse for at gå med til en sådan yderligere udligning mellem hovedstadsområdet og det øvrige land. Uden en intern hovedstadsudligning bør det forslag, jeg her stiller, ikke gennemføres. En overflytning som den, jeg her taler om, vil selvfølgelig betyde mindre trafikudgifter i hovedstaden; de lokale myndigheder vil holde igen, når de selv skal betale. Hvis man så bare ikke giver trafikministeren lov til i stedet for at lave andre prestigeprojekter, bliver der flere penge til sociale og uddannelsesmæssige forhold, og her mangler regeringen jo mange penge, hvis man skal dømme efter det uddannelsesfondsforslag, den fremsatte forleden dag.

Jeg erkender, at det er meget store ændringer, jeg her har ventileret, og problemerne skal selvfølgelig behandles meget grundigt, før nogen som helst lægger sig fast på bestemte løsninger. Kun én ting står fast: skal planløsheden i hovedstadsområdet afløses af hensigtsmæssighed, så skal hele området, alle tre amter og centralkommunerne, ind i et fællesskab, og fællesskabet skal have langt større kompetence end de ny amtskommuner i det øvrige land.

Horn: Mit partis ordfører, hr. Ivar Nørsgaard, vil kommentere de indlæg, der er kommet i tilslutning til vort forslag, og når jeg har bedt om ordet, er det for at gøre nogle enkelte principielle betragtninger gældende om hele det storkøbenhavnske trafikproblem i almindelighed.

Den trafikale udvikling i hovedstadsområdet som helhed har forværreret sig ganske betydeligt i de senere år, og det kan ikke alene lægges den nuværende regering til last. Det skyldes først og fremmest København selv, men også tidligere regeringer har vel undervurderet en bedre trafikbetjenings betydning for hele samfundsudviklingen og for erhvervslivet her i det storkøbenhavnske område, hvor der bor en fjerdedel af landets befolkning. På grund af manglende koordination anvender denne befolkningsgruppe en stadig stigende del af deres tid til bolig-arbejdspladstrafik. Taget i videste

forstand er det også sådan, at virksomhederne i hovedstadsområdet påføres betydelige ekstraomkostninger ved transporter såvel af råvarer som færdigvarer.

Hovedårsagen til miseren — den har flere af ordførerne været inde på — er jo den manglende effektivitet, der har været i planlægningen for det overordnede vejnet her i det københavnske område. Dette skyldes flere forskellige ting, men det skyldes vel navnlig, at Københavns kommunes 4. afdeling ligesom har været meget træg og vaklende i denne sag, og det gælder for øvrigt adskillige årtier tilbage, når det drejer sig om trafik. Dette har givet sig udslag i betydelige forsinkelser af planlægningen af broerne over havnen, og det har haft til konsekvens, at hovedfærdselsåreerne, som skal bære trafikken i dette store område, ikke blev udført i tilstrækkelig hastigt tempo. Jeg kan huske, at jeg i min ministertid ofrede nogen tid på dette problem, idet jeg igennem flere år har haft for øje, at det måtte være overordentlig bekosteligt for samfundet, at der ikke blev gjort noget ved det, ligesom det skabte dårlig trivsel for de mennesker, som bor her i området.

Jeg forsøgte at løse nogle af problemerne, men konstaterede, at løsningen af de største problemer i forbindelsen med planlægningen af det overordnede trafiknet i København først og fremmest beroede på, om vi kunne få fastlagt, hvor den nye storluft-havn skulle placeres, idet den faktisk er krumtappen i hele planlægningen. Vi nåede da til efter et intenst arbejde i Saltholmudvalget at få fastslået, at det var muligt at bygge lufthavnen på Saltholm, og at det også var muligt at passe trafikken til og fra Saltholm og Sverigestrafikken ind i det storkøbenhavnske billede, så man kunne få en naturlig og fornuftig trafikløsning. Det viste sig ved folketingets behandling af lufthavnssagen den 30. april sidste år, at der i folketinget var almindelig tilslutning til, at stile imod at anlægge den nye storlufthavn på Saltholm.

Tilkendegivelsen af denne interesse burde have medført, at alle de, der har med den overordnede trafikplanlægning i København at gøre, havde følt sig opfordret til at forstærke anstrengelserne for at finde ud af, hvorledes det overordnede trafiknet skulle være i fremtiden. Vi ved nu, at der i hvert

[Horn.]

fald indtil videre kan være nogen tvivl om, hvornår Saltholm kan tages i brug, om det skal være i midten af 1980'erne eller lidt senere. Men uanset hvornår det bliver, er det nødvendigt, som også flere af ordførerne har været inde på, at man hurtigst muligt får fastlagt, at det skal være sådan og sådan, så man derefter kan planlægge det overordnede vejnet, som hører til dels Sverigesforbindelsen, dels Saltholmforbindelsen. Det drejer sig altså både om det overordnede gadenet og statsbanernes planlægning af tunnelforbindelserne, idet den nuværende lovgivning om tunnelforbindelser jo ikke slår til, når man skal indpasse også tunnelnettet i det nye system.

Jeg har bemærket, at den højtærede trafikminister har været lidt inde på, at man måske ikke både skal have motorgader og tunnellinjer i det københavnske område. Jeg har tidligere givet udtryk for, at jeg føler mig overbevist om, at hvis dette bysamfund, som ingen kan forhindre i at vokse — vi kan have indflydelse på, hvorledes det skal vokse, men ikke på, at det vokser — skal kunne fungere, må man bringe noget af trafikken ned under jorden; det fremgår af alle erfaringer, man har fra væsentligt større byområder. Det betyder ikke, hvad jeg også ofte har sagt fra denne talerstol, at så bliver der frit slag for bilerne over jorden. Det gør der absolut ikke, men vi kan gøre det bedre for endnu flere.

Jeg kan i øvrigt ikke forstå — hvis jeg må føje det ind som en sidebemærkning — at Københavns politi fortsætter med at tillade denne oversvømming af byen fra morgen til aften med biler med kun én person i. Det er en fordyrelse af hele produktionen i området, og den andrager dog nu omkring 18 pct. af hele nationalproduktet. Jeg forstår ikke, hvad jeg også har givet udtryk for over for borgmester Wassard Jørgensen, at man har råd til det, og at erhvervslivet finder sig i det.

Jeg skal også føje til, at tanken om at lægge et universitet ude ved Kalveboderne, er — ja, jeg vil ikke bruge stærke udtryk, men det bør i al fald forhindres. De områder, der bliver tilovers herinde i dette cityområde, som det bliver, når vi får en fast forbindelse til Sverige, bør stå til rådighed til helt andre produktive formål end univer-

siteter. Jeg er sikker på, at hvis man besluttede sig til at anlægge universitetet i Kalvebodområdet, ville man om 10 år være i samme situation, som man er i nu i forhold til Engstrand Allé og motorvejen her; man ville sige, at det var forkert, at man gjorde det. Det er jo rigtigt, som hr. Sigsgaard var inde på, at man må lære af de fejl, man begår. Dette være sagt til alle dem, der er så interesseret i at få studenter slæbt herind, hvor der er nok i forvejen.

Hr. Ivar Nørgaard vil komme med nogle kommentarer om Søringsproblemet. Vi ved, at det er en af de ting, som har forsinket sagen, og vi ved også, hvor ansvaret ligger for, at den forsinkes. Andre ordførere har vist været inde på, at man ikke er sikker på, at de løsninger, der har været fremme, er de rigtige. Jeg vil gerne sige om det, at det afgørende er jo, at det anlæg, man beslutter sig til, for det første er produktivt, men dernæst også har sammenhæng med det storkøbenhavnske område, vi vil se om 20 år. Det er det perspektiv, man må drage ind i det, hvis man vil have et funktionsdygtigt system.

Også hele problemet med Kalvebodområdet, som det ærede medlem hr. Stæhr Johansen nævnte var draget ind i det udvalg, som jeg i sin tid fik nedsat til at fremme hele dette arbejde, men som ikke blev færdigt med arbejdet, har medvirket til, at ministeren ikke har haft de samme muligheder for at fremme disse planer, som var tilsigtet ved udvalgets nedsættelse.

Jeg skal ikke komme ind på andre betragtninger, men håber med disse hovedsynspunkter at have givet udtryk for, at det ligger mig meget på sinde, at folketinget for sin del medvirker til, at man for det storkøbenhavnske område snarest muligt får fastlagt, hvilke planer man vil have for et overordnet vej- og banesystem, sådan at man ved, hvad man har at rette sig efter. Det næste bliver så, hvornår vi kan skaffe pengene til at lave det. De betragtninger, jeg her har gjort gældende, vil jo fra mange sider kunne mødes med det spørgsmål: ja men hvordan skaffer vi pengene? Derfor vil jeg sige, at socialdemokratiet gennem sin formand gentagne gange har udtalt, at når vi peger på ønskelige anlæg, institutioner, og hvad det nu kan dreje sig om, fremsætter vi ikke alene ønsket, men er også parat

[Horn.]

til at være med til at betale de omkostninger, som disse forskellige ting kræver.

Ordføreren for forslagsstillerne (Ivar Nørgaard): Egentlig kunne jeg nøjes med at takke samtlige ordførere for en særdeles velvillig behandling. Det hører vel til sjældenhederne, at et forslag, fremsat af et oppositionsparti, umiddelbart får så stor og helhjetet tilslutning, som det i dag var tilfældet. Man kunne måske undre sig over, at andre så ikke har fremsat det forslag, vi nu kommer med; men det afgørende er naturligvis, at vi bliver enige om at gennemføre det.

Når jeg alligevel ikke nøjes med kun at takke ordførerne og komme med ganske enkelte nødvendige bemærkninger i forbindelse med det, de har sagt, er det, fordi jeg finder, at når vi her i folketinget træffer en beslutning, som på meget afgørende punkter er i modstrid med en beslutning, vi har truffet for ikke så mange år siden, må det være væsentligt, at vi får fremlagt alle de relevante argumenter, der kan fremføres for vor ændrede holdning. Det skulle jo nødigt gå sådan, at befolkningen og offentligheden fik den opfattelse, at det egentlig var temmelig tilfældigt, hvad der blev vedtaget. Det fremgik af hr. Sigsgaards betragtninger, at det måske på visse områder udelukkende var udtryk for, at man i dag var kommet til en bedre erkendelse af forhold, der allerede eksisterede tidligere. Det er i hvert fald kun i nogen grad rigtigt; der er sket en masse ændringer på forskellige områder, og det mener jeg netop der vil være grund til at præcisere.

Jeg vil gerne sige, at man må betragte forslaget som en nødvendig justering af de vejføringer, der blev vedtaget i 1964, og som, hvad jeg som folketingsmand ude i det område i meget høj grad er blevet stillet over for, har givet anledning til meget alvorlige bekymringer for kommunalbestyrelserne i Glostrup, Hvidovre og København samt har vist sig at indeholde en række uheldige byplanmæssige konsekvenser.

Vi ved nu, at der ved planlægningen af motorvejsanlæg i fremtiden skal indføres afstandsbestemmelser for bebyggelser under hensyn til de støjgener, som motorvejene forårsager. Fremtidig må man regne

med, at en zone på mindst 150 m fra motorvejenes midte ikke må bebygges. Det oprindelige forslag til linjeføring af Vestmotorvejens sydlige indføring til City fra Brøndbyvester kryds, hvor Engstrand Allé-motorvejen får forbindelse med Vestmotorvejen, betyder, at vejen kommer til at skære igennem betydelige områder med villabebyggelse i Glostrup kommune. Dertil kommer, at Engstrand Allé-motorvejen skærer igennem et areal, hvor kommunen netop har opført en skole med plads til ca. 1.000 børn. Vejbanerne kommer til at ligge meget tæt op ad skolelokalerne og opfylder ikke de krav, der er baseret på professor Ingerslevs forslag til afskærmningsvedtægt for kommende motorveje. Endvidere afskæres skolens sportsplads fra selve skolebygningerne ved vejens gennemførelse.

Vejen vil dernæst skabe meget komplicerede tilslutningsforhold, både hvor den forbindes med Vestmotorvejen, og hvor den krydser Gammel Køge Landevej og Avedøre Havnevej. Det skal nævnes, fordi der i en ikke alt for lang afstand fra den planlagte motorvej ligger den kommende Køge Bugt-bane, som skal tages i brug i 1972 — hvis regeringens økonomiske planlægning i øvrigt tillader det, hvad mange måske kan være lidt skeptiske over for. Ved Avedøre Havnevej skulle udføres et yderst kompliceret udfletningsanlæg, idet man på det pågældende sted skulle kombinere motorvejen både med Avedøre Havnevej og med Gammel Køge Landevej. Længere ind mod København vil motorvejsanlægget berøre bebyggelsen Friheden, som er opført i 1950'erne, og på visse steder skulle vejbanerne komme til at ligge mindre end 20 meter fra bebyggelsens soveværelser.

Endelig ville motorvejsplaceringen kræve nedrivning af nogle af Hvidovres mest hensigtsmæssige og billigste sociale boliger i Engstrand Allé og herved stille os over for et genhusningsproblem af ret betydeligt omfang.

Vedrørende motorvejens linjeføring i Københavns kommune skal jeg kun nævne, at en række store boligforetagender i Scandiagade vil blive placeret i umiddelbar nærhed af vejbanerne, ligesom boliger andre steder langs motorvejen bliver udsat for betydelige støjgener.

Om motorvejens linjeføring fra Enghave

[Ivar Nørgaard.]

Plads og ind mod City er det vanskeligt at udtale sig, fordi indføringen må ske under hensyntagen til planlægningen af det kommende Københavns City ved Halmtorvet. I den forbindelse skal jeg gøre opmærksom på, at trafikministerens forslag om en ændret linjeføring af den såkaldte Søringsforbindelse ved etablering af en motorgade gående fra Vibenshus Runddel i den såkaldte Forumlinje til Dybbølsgade jo har fået en meget hård medfart af mange byplanlæggere. Forsøg på at finde andre løsninger end Søringsforbindelsen synes på nuværende tidspunkt at være tvivlsomme, men vi har jo i dag fået at vide, at der vil blive fremsat forslag, og det må vi så se på, når det kommer frem.

Mit parti har derfor undladt på nuværende tidspunkt at tage stilling til indføringen af motorvejen til de centrale dele, idet de forundersøgelser vedrørende Søringsmotorvejens placering, som er blevet forsinket et par år på grund af trafikministerens forsøg på at gennemføre slumringsforbindelsen, jo ikke er resulteret i bestemte forslag.

Det helt afgørende er imidlertid — og det havde man ikke tilstrækkelig viden om, da man sidste gang behandlede denne sag og vedtog den — at vi nu har fået etableret Avedøre Havnevej, eller den står umiddelbart foran sin gennemførelse. Vi har altså nu en chance for at få en løsning, hvorved så godt som alle, ja, faktisk alle de her nævnte ulemper, undgås, og samtidig vil vi opnå en række økonomiske besparelser.

Jeg er vældig glad for, at ordførerne har været så positive over for vores forslag. Jeg er ikke helt enig med hr. Stæhr Johansen i vurderingen af betydningen af hurtig eller mindre hurtig fremsættelse og behandling af dette forslag. Jeg forstod på hr. Stæhr Johansen, at det var noget, der godt kunne vente, det var i og for sig ikke noget, man behøvede haste med. Motiveringen for vor fremsættelse af forslaget og vort ønske om en hurtig behandling er, at kun hvis det

sker, kan vi hjælpe trafikministeren med at undgå unødigt arbejde og hjælpe trafikministeren med at undgå at anvende midler, som han ifølge den eksisterende lov er forpligtet til at anvende. Hvis vi ikke vedtager dette forslag hurtigt, er trafikministeren faktisk forpligtet til at lade udføre en række arbejdskrævende projekteringsopgaver og afholde nogle udgifter.

Jeg skal derfor anbefale, at man giver dette forslag en velvillig behandling i trafikudvalget, og at det bliver gennemført hurtigt og i denne samling.

Ministeren for offentlige arbejder (Guldberg): Jeg blev ikke helt klar over i hr. Ivar Nørgaards indlæg, hvordan stillingen egentlig var, men jeg må vel have lov at udlægge det på den måde med hensyn til Søringen, at det skal betragtes som en teknisk tilfældighed, at de to ting er hæftet sammen, at der altså ikke fra forslagsstillernes side ligger et ønske om dermed samtidig at få en slags bekræftelse af denne linje. Jeg forstod også de sidste bemærkninger sådan, hvad der sådan set ikke overrasker mig, at spørgsmålet om, hvorvidt man kan gøre noget andet, vil man reservere sig at tage stilling til, og det kan jeg da være helt enig i.

Over for hr. Ivar Nørgaards bemærkning om, at denne undersøgelse af andre muligheder havde forsinket løsningen — jeg forstår, det må være Søringen — et par år, må jeg reagere. Det har da ikke noget med virkeligheden at gøre. Det, at der foregår en i tide tilrettelagt sideløbende undersøgelse af en anden mulighed, er efter min opfattelse en fremskyndelse af muligheden for at få truffet en afgørelse. Forholdet er det, at der skal en anlægslov til, for at man kan gå i gang med fortsættelse af det arbejde, der er i gang ude på Lyngbyvej, og som jo på en eller anden måde må sluttes eller endes eller køres igennem et eller andet sted. Det er ganske klart, at man på forhånd måtte regne med, at en anlægslov om gennemførelse af Søringen ikke ville komme igennem

[Ministeren for offentlige arbejder.]

folketinget, uden at det folketingsudvalg, som skal behandle dette, havde adgang til at studere andre muligheder. Det er jo almindeligt, når et forslag er konkret og vedtaget, at der kan være meget modstand imod et bestemt forslag. Hvis man prøver en anden løsning, kan det godt være, det viser sig, at modstanden mod den anden løsning er lige så stærk; men derfor slipper man jo ikke for at prøve den igennem.

Jeg har ikke på forhånd nogen fornemmelse af, hvordan disse ting vil ligge, men jeg har altså ment, at jeg skulle fremskynde afgørelsen af, om man skal gå videre med det projekt, der nu er vedtaget, eller skal lade være, og derfor vil jeg ikke ligefrem acceptere, at den fremgangsmåde — at sætte undersøgelserne i gang, inden et folketingsudvalg har bedt om det, for at have dem klar den dag, man ved man bliver bedt om det — skulle betyde en forsinkelse af sagen; det var i hvert fald ikke meningen.

Flere har været inde på det problem, der hedder relationer mellem motorgader og motorveje og omliggende bebyggelse og støjforhold. Særlig når man taler om motorgader, altså anlæg i byområder, må man gøre sig klart, at byområderne er der, og at bebyggelsen er der, og at trafikken er der, derfor bliver spørgsmålet, om man kalder det motorgader eller noget andet, ofte et definitionsspørgsmål. For at blive ved den konkrete sag, Engstrand Allé, må man gøre sig klart, at den gade vil under alle omstændigheder få en betydelig trafik, allerede fordi den er udbygget til det. Det vil den få på den ene måde eller på den anden måde; selvfølgelig ikke nær den samme trafik, hvis man fører den igennem som motorgade, som hvis man går den vej, som vi alle sammen nærmer os i denne sag. Man må på den anden side gøre sig klart, at støj og forurening fra trafikken, det er noget, der simpelt hen hører de store byers tæt bebyggede og tæt trafikerede kvarterer til, og at det ofte kan være værre dér, hvor man ikke har sørget for store, brede veje med gennemgående trafik, end dér, hvor man har fået det stuvet sammen med mange stop og megen tomgang og megen trafikregulering og mange andre ulemper. Uden at ville gå nærmere ind i det vil jeg da gerne sige, at man skal vogte sig for ud fra et forurenings-

synspunkt alene at betragte det, at man udbygger til bredere og større færdselsårer, som en forøgelse af forureningen, det kan så sandelig i mange tilfælde være det modsatte.

Der har været en ret interessant diskussion med bemærkninger fra flere af ordførerne om relationen: staten, Københavns kommune, planlægningen og — det må vi sige — den manglende koordinering, som findes på dette område. Det er jeg ganske enig i, og jeg tror nok, man må se det i øjnene. Man kan godt tage den enkelte sag ud og sige: dér gjorde man sådan, dér skulle man ikke have gjort sådan. Det kan man gøre over for mange områder, men skal man være lidt konsekvent, og vil man bort fra den vanskelighed, der ligger, og de mange sager, der sendes frem og tilbage, er der vist ingen anden vej end at erkende, at grænsen mellem, hvad der er statsligt, og hvad der er lokalt kommunalt, nok ligger forkeret. Man må finde sig i, når der er delt ansvar, og det er der altid, særlig når den ene har en væsentlig interesse og en væsentlig indflydelse, og den anden skal betale helt eller delvis, så kommer man ud for det, som vi er ude for hele tiden, og som vist har pint også tidligere trafikministre, at det er meget vanskeligt at komme nogen vegne i disse sager, fordi der er så mange instanser blandet ind i det. Det må der nødvendigvis være, sådan som ansvarsfordelingen og den økonomiske fordeling er. Jeg takker meget for de bemærkninger, der er kommet frem ved denne debat, som tyder på, at man er klar over dette. Jeg tror, det er helt nødvendigt at se at finde en vej ud af disse problemer. Det kan selvfølgelig også, og det synes jeg da jeg skal gøre opmærksom på, komme til at medføre, at nogle af de spørgsmål, vi drøfter her — også ved denne lejlighed — efter en sådan ændring vil blive spørgsmål, der overhovedet ikke kommer til behandling i folketinget. I de tøjeblik det er en lokal, kommunal opgave, vil i hvert tilfælde en del af disse opgaver simpelt hen udgå af folketingets behandling af sagerne. Det må være en konsekvens af det, som jeg ikke har noget imod, men jeg synes bare, jeg vil gøre opmærksom på det.

Lad mig til slut sige, som jeg sagde til at begynde med, at med den tilslutning, der er givet til tanken om at få klaret proble-

[Ministeren for offentlige arbejder.]

merne ved Engstrand Allé, bliver det nok ikke den vej, vi skal have den sydlige del af Vestmotorvejen indført. Vi er ikke så langt endnu — men jeg håber, vi kan komme det i løbet af udvalgsarbejdet — at jeg kan svare konkret og præcist på spørgsmålet om, på hvilken måde dette projekt skal afløses, men jeg vil gerne medvirke til at søge at få det opklaret under udvalgsarbejdet.

Hermed sluttede forhandlingen.

Lovforslagets overgang til anden behandling vedtoges uden afstemning.

Formanden: Efter de faldne udtalelser foreslår jeg, at lovforslaget henvises til trafikudvalget. Hvis ingen gør indsigelse mod dette forslag, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Den sidste sag på dagsordenen var:

Valg af 17 medlemmer til et udvalg angående forslag til lov om ændring af lov om ejendomsskyld til staten.

Valgt blev: *Ulla Worm, Burgdorf, Mads Eg Damgaard, Langkilde, Enggaard, A. Chr. Andersen, Skov Thulesen, Martin Pedersen, Jørgen Andersen, Helge von Rosen, Ove Hansen, Grünbaum, Egon Jensen, Hans Lund, Peter Nielsen, Axel Ivan Pedersen og Gert Petersen.*

Formanden: Der er ikke mere på dagsordenen.

Medlem af folketinget Lene Bro har meddelt mig, at hun ønsker til finansministeren at stille følgende spørgsmål:

„Vil ministeren foranledige, at tidsfristen for indlevering af selvangivelser forlænges af hensyn til de mennesker, der på grund af forsinkelse ved udsendelse af selvangivelsen kun har en indsendelsesfrist på 8 dage?“

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

„Mener ministeren, at en skærpelse af strafferammen i våbenloven er nødvendig for at imødegå en stigende tendens til

ulovlig våbenbesiddelse og dermed begrænse en fare for flere grovere forbrydelser?“

Disse spørgsmål vil blive optaget på dagsordenen for tingets spørgetid onsdag den 28. januar 1970.

Folketingets næste møde afholdes i morgen, torsdag den 22. januar, kl. 13 med følgende dagsorden:

1) *Første behandling af:*

Forslag til lov om ændring af lov om den offentlige sygeforsikring. (Dagpengehjælpens varighed).

2) *Første behandling af:*

Forslag til lov om restaurations- og hotelvirksomhed m. v.

3) *Første behandling af:*

Forslag til lov om registrerede revisorer.

Mødet hævet kl. 14.46.

48. møde.

Torsdag den 22. januar kl. 13.

Formanden: I skrivelse af 21. januar meddeler undervisningsministeren, at han ønsker skriftligt at fremsætte:

Forslag til lov om folkehøjskoler, landbrugsskoler, husholdningsskoler og efterskoler.

Det er meddelt mig, at medlem af folketinget *K. B. Andersen* ønsker at udtræde af nogle udvalg, og vedkommende gruppe har herefter i hans sted udpeget:

Søren B. Jørgensen til nyt medlem af udvalget angående forslag til lov om styrelsen af kommunernes skolevæsen og af virksomhed efter lov om fritidsundervisning m. v.,

Erhard Jakobsen til nyt medlem af udvalget angående forslag til lov om teatervirksomhed,