

**[Ministeren for offentlige arbejder.]**

fælde havde ydet en god service. Det blev nævnt af hr. Jørgen Andersen, at Danmark nok har været foregangsland på visse områder inden for dette område, og det synes jeg er rart at få nævnt.

Dernæst vil jeg gerne sige om netop det spørgsmål, som særlig har optaget ordførerne, spørgsmålet om at begynde at gå over til husbrevkasser og det dermed forbundne, at så vidt jeg ved, ligger det sådan, at man i en række lande er begyndt at se mere nøjeregnende på, hvad man kan bruge menneskelig arbejdskraft til. Vi hører i og for sig til dem, der forsøger at holde os på et højt niveau, vi er blandt de sidste, som har ment det nødvendigt at drage sådanne konsekvenser, som efterhånden mange andre har draget.

Jeg er enig i mange af de betænkkeligheder og synspunkter, der har været givet udtryk for om husbrevkasse-, villabrevkasse- og fritidsområdeordningen. Det er også derfor, forslag herom ikke er kommet før. Et par ordførere gav netop udtryk for, at det gjaldt om ikke nu at gøre noget drastisk, da man altid har vanskeligt ved at affinde sig med at komme af med goder, man har vænnet sig til. Baggrunden for dette forslag er netop at undgå at komme til at gøre noget drastisk, undgå på et eller andet senere tidspunkt at komme til at tage noget fra folk, som de har vænnet sig til. Vil man undgå det, må man være meget forudseende, og det kan man være her. Det er jo meningen, at ordningen skal administreres på den måde, at den indføres gradvis og kun i nybyggeri, hvor beboerne altså ikke i forvejen er vant til en anden ordning, mens man respekterer hele den gamle boligmasse og dermed også en væsentlig del af de personer, som på grund af gangbesvær eller andet handicap har vanskeligt ved at klare dette problem. Det er ikke noget, man laver om på fra den ene dag til den anden, det må gøres gradvis, så man kan få lejlighed til at se, hvordan man vil kunne klare de problemer, som det muligvis vil rejse.

Jeg vil sige til hr. Arne Larsen, at det i og for sig er naturligt, at vi er uenige om disse ting, fordi vi har helt modsatte udgangspunkter. Hr. Arne Larsens grundsynspunkt er jo, at det ikke gør noget, at det offentlige udvider sin aktivitet, sine udgifter, sit forbrug af arbejdskraft, og mit udgangs-

punkt er, at det gælder om at undgå dette. Med de to forskellige udgangspunkter må man selvfølgelig komme til helt forskellige resultater, når man bedømmer en lovgivning som denne, som jo er en rationaliseringslovgivning.

Men jeg vil altså gerne sige tak for tilslutningen og er parat til i øvrigt at drøfte tingene nærmere i udvalget.

Hermed sluttede forhandlingen.

*Lovforslagets overgang til anden behandling vedtoges uden afstemning.*

**Første næstformand (Kaj Andresen):** Efter de faldne udtalelser foreslår jeg, at lovforslaget henvises til et udvalg på 17 medlemmer. Hvis ingen gør indsigelse mod dette forslag, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Den sidste sag på dagsordenen var:

*Første behandling af forslag til lov om visse hovedlandevejsstrækninger.*

(Lovforslaget (nr. 99) findes i tillæg A. sp. 2007, fremsættelsen i tidenden sp. 1877).

Lovforslaget sættes til forhandling.

**Otto Mørch:** Da min gruppes ordfører, hr. Horn, er forhindret i at være til stede, skal jeg gøre nogle få bemærkninger om det foreliggende lovforslag.

Socialdemokraterne kan anbefale dette lovforslag, der som sædvanlig omfatter anlægsarbejder, og vi kan give tilslutning til, at ministeren kan iværksætte projektering af en række vejafsnit, som er tilrådet af såvel de lokale vejmyndigheder som vejnetet og andre myndigheder, som har interesser i vore motor- og hovedlandeveje.

I modsætning til tidligere er anlægsarbejdet ret begrænset. Det drejer sig om et afsnit, hvor hovedvej A 25 får en sydlig gren, som indflettes i den del af den østjyske motorvej, som er under projektering vest og syd for Kolding. Det foreslåede anlæg vil være særdeles ønskeligt også af hensyn til lokaltrafikken i Koldingområdet. Samtidig kan den nuværende A 25 nedklassificeres på

[Otto Mørch.]

den strækning, som løber delvis parallelt med det nye anlæg.

Vi er meget tilfredse med, at der nu, som foreslået i § 2, gives bemyndigelse til projektering af en række motorveje i Københavnsområdet, således som det i øvrigt er vist på kortbilaget, der ledsager forslaget; herved får vi nu en afklaring af, hvorledes vejsystemet, der skal forbinde dels Amager og den kommende lufthavn på Saltholm, dels Amager og Sverige, skal udformes i marken. Det giver kommuner og amtskommunen i området mulighed for nu at få de fremtidige byplaner i orden, og det gælder tilsvarende for tilslutningsanlæg og forbindelser i den vestlige del.

Vi er særdeles tilfredse med § 2, nr. 3 og 4, hvorved socialdemokraternes tidligere stillede ændringsforslag vedrørende Engstrand Allé imødekommes.

Endelig finder vi det særdeles hensigtsmæssigt, som foreslået i § 3, at der kan foretages en række forundersøgelser og en forbedrende projektering af en ny ringforbindelse i den såkaldte Godsbanering i tilslutning til det igangværende Lyngbyvejsprojekt, men jeg vil gerne understrege, at der er naturligvis mange komplicerede enkeltheder i de her påtænkte vejanlæg i Københavnsområdet, ikke mindst dem, som omfattes af § 3, og derfor er der sikkert ingen tvivl om, at vi i trafikudvalget må ofre ikke så lidt tid på en vurdering af enkeltheder.

Jeg skal på min gruppes vegne anbefale lovforslaget, og jeg vil også gerne udtale håbet om, at vi kan blive færdige med det, inden tinget rejser på sommerferie.

**Juul-Madsen:** Hovedpunkterne i det foreliggende lovforslag om visse hovedlandeveisstrækninger er dels den af ministeren ønskede bemyndigelse til at anlægge to hovedlandeveje over Amager, dels bemyndigelse til at foretage forundersøgelse og forbedrende projektering af den såkaldte Godsbanering.

For så vidt angår de to hovedlandeveje over Amager, lufthavnslinjen fra Godsbaneringen 1200 m syd for Sjællandsbroen videre ad den eksisterende lufthavnsvej til Amager østkyst og Øresundslinjen fra Vestmotorvejens sydlige gren over Avedøre Holme nord

om St. Magleby og Dragør, har jeg kun ganske få bemærkninger.

Om lufthavnslinjen den bemærkning, at den forudsatte tilslutning til Godsbaneringen vel bør nærmere overvejes, og at det i hvert fald kan forekomme naturligt med en linjeføring, der forbinder vejen med Motorringvejen.

Om Øresundslinjen dette, at alle — som det allerede er sagt — vist er tilfredse med, at den meget omtalte Engstrand Allé-linje udgår af motorvejskomplekset, men med hensyn til linjeføringen nord om Dragør savnes der i bemærkningerne oplysninger om, hvorfor man har foretrukket denne linjeføring fremfor en linjeføring syd om Dragør, således som Tårnby kommune og vist også Københavns kommune har ønsket det.

Der knytter sig en særlig interesse til lovforslagets § 3, bemyndigelsen til den forberedende projektering af Godsbaneringen og Frederikssundsvejens tilslutning til denne. Den konservative folketingsgruppe kan give sin tilslutning til denne forundersøgelse, men det er under den forudsætning, at undersøgelsen gennemføres som en hastesag, ikke som en hastværkssag, men i ordets gode mening som en hastesag, og vi lægger stor vægt på de bemærkninger, ministeren kommer med i sin fremsættelse, om, at det vil ske i intimt samarbejde med de implicerede kommuner. Vi ved jo, at teknikere i Københavns og Frederiksberg kommune allerede i 1966 i samarbejde med DSB har foreslået en linjeføring, der i hvert fald har den fordel, at den kun i beskedent omfang kræver ekspropriation af jord og nedrivning af boliger. Anderledes stiller det sig, såfremt en undersøgelse resulterer i et forslag om at lægge Godsbaneringen længere østpå eller længere vestpå; i så fald kan der blive tale om en både meget kostbar og meget omstændelig løsning.

Vi er som sagt indforstået med, at denne undersøgelse foretages, men henstiller af hensyn til den planlægning, der skal finde sted i de implicerede kommuner, at denne undersøgelse foregår så hurtigt som muligt. Vi ved jo gennem de undersøgelser, der er foretaget af egnsplanrådet, at det haster med hensyn til udbygning af indfaldsvejene og de kollektive trafikmidler i det storkøbenhavnske område, og derfor lægger vi

[Juul-Madsen.]

overordentlig stærkt vægt på, at denne sag fremmes mest muligt.

Det siges også i lovforslagets bemærkninger, at staten skal betale Godsbaneringen, og det er vi indforstået med, men det siges også, at dermed er der ikke taget stilling til finansieringen af de indre forbindelser til og forbi centrum. Også det er vi indforstået med. Her har ministeren sat et spørgsmålstegn, og også vi sætter et spørgsmålstegn. Disse spørgsmål må nærmere overvejes og forhandles, men også her gælder det, at tiden er kostbar, og at der må handles hurtigt.

Med disse bemærkninger kan jeg tilsige min godkendelse af lovforslaget.

**Holmberg:** Siden 1963 og til dels også før har vi haft den regel her i Folketinget, at det skal vedtages ved lov, hvilke hovedlandeveje og hvilke motorveje der skal anlægges, og hvilke bestående der skal omklassificeres, og jeg mener, det er rigtigt. Derimod giver vi i udstrakt grad ministeren ret til at foretage projektering og forundersøgelser af projekteringen, og det betyder altså i praksis en meget stor bemyndigelse til ministeren, som vi må indrømme rækker ret vidt, for selv om det bare drejer sig om undersøgelser og foretagelse af projektering, kan det godt komme til at binde en del fremover. Men for at sige det meget enkelt mener jeg ikke, det kan være stort anderledes, og det er for mit vedkommende slet ikke et nyt standpunkt, for jeg har sagt det samme ved lignende lejligheder over for tidligere ministre. Jeg tror faktisk, det er den eneste måde, det simpelt hen kan fungere på. Vi giver altså disse bemyndigelser, men det er ikke det samme som anlægslove. Vi kan jo også ophæve en bemyndigelse, og det har vi også set er sket med det nuværende lovforslag i forbindelse med den såkaldte Engstrand Allé-linje. Udviklingen går jo rask, og det er da rimeligt, at man til enhver tid kan tage en vedtagelse op til eventuel revision. Det, der blev sagt dengang, og de begrundelser, der dengang blev givet, kan jo have været rigtige dengang, men de behøver ikke at være det på det tidspunkt, da anlægsloven skal vedtages, og jeg kan altså tilslutte mig, at den nævnte linje nu opgives.

Men ud over de bemyndigelser, som er ønsket af ministeren i det fremsatte lovforslag, giver han en oversigt over de anlægsarbejder, som er i gang. Det er en meget interessant oversigt, og vi ved jo, hvilken betydning gode veje har for hele vor samfundsøkonomi. Oversigten kan vi i og for sig bare tage til efterretning og takke for, for disse anlægsarbejder er jo vedtaget af Folketinget ved særlige love, men det er også rimeligt, at der bliver en mulighed for Folketingets medlemmer at se, hvor langt vi er kommet med de anlægsarbejder, som er sat i gang.

Vi kan konstatere, at det foreliggende lovforslag ikke adskiller sig særligt fra tidligere love af lignende karakter, men gør det måske alligevel. For ser vi på §§ 2 og 3, må det indrømmes, at man her begynder at tage højde for en lufthavn på Saltholm. Vi ved jo alle, at der er taget principbeslutning herom, og de bemyndigelser, vi her giver ministeren, er efter min mening en naturlig konsekvens af denne beslutning, idet vejene til dette kæmpeprojekt naturligvis skal forberedes i god tid. Jeg indrømmer gerne, at disse bemyndigelser og de perspektiver, der kan ligge heri, selvfølgelig må give anledning til en vældig grundig udvalgsbehandling, hvad vi sikkert også får. Men jeg giver altså tilslutning til principperne, der ligger heri.

Så må vi vel derudover sige, at der kan egentlig godt være en del sprængstof i det lovforslag, som vi her behandler, det tror jeg i øvrigt heller ikke ministeren har noget imod, og det er i hvert fald rimeligt og rigtigt, at det bliver forelagt. Lad mig bare her minde om det forslag fra 1964, der angav nogle principper for det overordnede vejnet i København, for at nævne det, der er blevet sagt, den såkaldte Godsbanering. Ministeren ønsker altså at foretage en ny undersøgelse også her, og det er af hensyn til Københavns kommune. Men af hensyn til Københavns kommune er det vel også ønskeligt, at de undersøgelser bliver fremmet mest muligt. Så tilføjer ministeren i sin fremsættelse, at det nu vil blive drøftet med kommunerne, og det er i og for sig en selvfølge, men det har ikke været drøftet endnu, og jeg vil egentlig henstille til ministeren snarest at få påbegyndt disse undersøgelser

[Holmberg.]

og også forhandlingerne med kommunerne. At vi så senere får det her i folketinget, ja, sådan er jo proceduren.

Vi kan i og for sig godt beklage, at nærværende lovforslag i realiteten kun drejer sig om planlægning og ikke om anlæg af veje, for der er i høj grad også behov for anlægslove. Men så må vi håbe, at andre love, som vi har haft til behandling her i tinget — her tænker jeg på love om begrænsning i anlægsudgifter i amt og kommune — fremover kan virke på den måde, at der på budgettet kan blive plads til større beløb til de mere gennemgående veje. At anlægsstoppet så har ført med sig en begrænsning af de planlagte arbejder på ca. 33 pct., er jo et led i regeringens almindelige økonomiske politik, men ud over dette kan vi jo nok sige, at det at sætte arbejde i gang, som der ingen arbejdskraft er til, har i sig selv intet fornuftigt formål. Der bliver ikke udført mere arbejde af den grund, rent bortset fra de følgevirkninger, vi også ved at det kan få. Men det er der ingen grund til ved denne lejlighed at tale om.

Til sidst vil jeg på venstres vegne give tilslutning til udvalgsbehandling.

**Bilgrav-Nielsen:** Heller ikke jeg har mange bemærkninger at gøre til lovforslaget. Jeg kunne måske som en slags indledning bare sige, at det er sådan set ikke særlig rart at konstatere, at vi i finansåret 1970-71 ikke har haft mulighed for at anvende det beløb til motorvejsbygning, som vi havde regnet med. Det gør ministeren opmærksom på i sin fremsættelse: 130 mill. kr. er ikke blevet benyttet til dette formål, men vi kender jo situationen, og ingen vil formentlig hævde, at trafikministerens område, heller ikke vejnettet, som sådant skal gå fri i en situation, hvor det er nødvendigt at begrænse udgifterne.

Men der er almindelig enighed, har jeg forstået i hvert fald, her i tinget om, at vi i fremtiden må komme frem til en løsning, således at vi kan begunstige hovedlandeveisbyggeriet mere, end vi har gjort hidtil, og jeg ville egentlig gerne ved denne lejlighed spørge ministeren, hvor langt man er nået i de forhandlinger, som jeg ved først skal føres til ende med kommunerne, og

hvor langt man er nået i overvejelserne i henseende til at skabe en sådan omfordeling af midlerne inden for trafikministerens område, at vi i højere grad kan tilgodese motorvejsbyggeriet fremover.

Vedrørende spørgsmålet om Tankedalsvejen har jeg ingen bemærkninger at gøre. Det er jo indlysende, at man her må projekttere og begynde at bygge dette anlæg, når man skal føre motorvejen vest om Kolding. Det er to ting, som hænger sammen.

Angående projekteringen på Amager har jeg heller ikke så forfærdelig mange bemærkninger at gøre, men måske bare et par konstateringer. Det må vel siges at være ret indlysende, at den nordligste af de to linjer, som vi her skal give ministeren bemyndigelse til projektering af, er den vigtigste og den, der må komme først som anlæg. Denne forbindelse vil nemlig være aktuel, uanset om og hvornår man skal bygge lufthavn på Saltholm, idet man, hvis ikke man bygger lufthavn dér, formentlig et sted i det område, hvor der nu projekteres, vil skulle have den faste forbindelse til Sverige.

Anderledes forholder det sig med den sydlige af disse to veje, som jeg da også af ministerens bemærkninger forstår ligger længere ude i fremtiden, hvad angår etableringen. Der er et par problemer, så vidt jeg kan se. Jeg vil bede ministeren korrigere mig, hvis jeg tager fejl, men så vidt jeg kan se, er det første problem på Avedøre Holme. Det er vist rigtigt, at de fremmedarbejderboliger, vi bygger her, ikke kan blive liggende, hvis vi skal bygge disse veje. Jeg ved godt, at det er meningen, at dette hus skal fjernes igen i løbet af få år, men det går jo som regel sådan, at den slags ting, når først de er etableret, står stærkere, end vi egentlig regner med. Der kunne måske være et problem her, jeg ved ikke, om der er taget højde for det.

Et andet problem synes jeg der er i lufthavnsområdet, idet nemlig den sydlige vej på Amager, som her projekteres, går ind over det nuværende lufthavnsareal, men jeg må vel forstå det sådan, at der ikke kan blive tale om en anlægslov for den sydlige del her, for dele af lufthavnen er flyttet væk. Jeg vil egentlig formode, at hele lufthavnen må være lukket, inden man kan gå i gang med det byggeri. Så alt i alt må jeg

**[Bilgrav-Nielsen.]**

sige om den sydligste af disse to veje, at det er en sag, som først vil blive afgjort langt ud i fremtiden.

Om de øvrige dele af projekteringen i Københavnsområdet er der det at sige, at den undersøgelse, som ministeren ønsker bemyndigelse til at foretage i området omkring Godsbaneringen, synes jeg er meget ønskelig. Vel har jeg set, at man fra Københavns kommunes side har påpeget, at der er foretaget tilstrækkelige undersøgelser af, hvor en motorring i dette område skal ligge, hvis der skal være en motorringvej. Jeg mener alligevel, at det er væsentligt, at vi får problemet undersøgt til bunds. I det hele taget må man jo sige om de problemer, der er i Københavnsområdet vedrørende motorvejsnettet og det øvrige trafiknet, at det er et område, der flyder noget. Jeg er tilfreds med, at der er sat spørgsmålstegn ved Søringen. Vi kan vel sige, at der er sat et stort spørgsmålstegn ved den. Jeg er også tilfreds med, at folketingets trafikudvalg har fået forelagt nogle overvejelser, sådan forstår jeg det, fra trafikministeriet vedrørende den kollektive trafik, tunnelbanen og andre linjeføringer. Jeg synes, det er helt nødvendigt, at vi ansøger disse problemer i sammenhæng. Det, man kan være i tvivl om, er, hvorvidt vi bedre er i stand til nu, end dengang man besluttede sig for indføring til Søringen, at vurdere tingene. Vi ved, at der er foregået en udvikling, og vi har fået dokumenteret, ikke mindst igennem hovedstadsreformudvalgets sekretariat, at der vil foregå en udflytning fra Københavns kommune, beboerne vil flytte ud i vestegnen, og det vil påvirke trafikplanlægningen og behovet for nye trafiklinjer. Hvordan samspillet skal være imellem trafikarterne i København, hvordan vi skal etablere den kollektive trafik — for jeg må erkende, at jeg har størst sympati for kollektive løsninger i Københavnsområdet i trafikspørgsmålet — er spørgsmål, man kan stille sig, men jeg er tilfreds med, at vi får problemerne forelagt på ny, at vi i lyset af den udvikling, der har

fundet sted, tager tingene op til en fornyet overvejelse. I så henseende er jeg tilfreds med, at man er indstillet på, hvis det er nødvendigt, at anlægge et nyt synspunkt. Man har som bekendt et standpunkt, til man tager et nyt, og det synes jeg der kan være vældig god grund til at hævde som noget positivt navnlig over for de problemer her, hvor tingene udvikler sig så hurtigt. Men jeg er altså skeptisk over for, om vi er bedre funderet, om vi har fået lagt facts nok på bordet til, at vi bedre nu i den kommende tid er i stand til at vurdere disse ting.

Jeg havde håbet, at den store trafikkommission, som for vel snart 3 år siden kom til verden med megen anbefaling her fra folketingets side, kunne have været en god vejleder for os i disse meget vanskelige spørgsmål. Men jeg må sige, at jeg i dag har mine tvivl med hensyn til, om det er trafikkommissionen, vi skal hente disse oplysninger fra. Jeg ved ikke, om det er indiskretion at sige, at den, så vidt jeg ved, har haft et par møder. Jeg vil godt spørge trafikministeren, om han mener, at vi kan trække på trafikkommissionen for at få det helt nødvendige grundlag for de beslutninger, vi skal træffe, eller om han måtte mene, at det er en anden instans, vi skal have etableret. Jeg mener ikke, vi fortsat kan undlade at foretage noget på dette område. Vi er fortsat i den situation, at vi har svært ved at gennemskue problemerne og gennemføre de rigtige love. Vi ved jo, at når vi her eventuelt beslutter ikke at gennemføre, hvad vi tidligere har besluttet, indføringen af Lyngbyvejen til Søringen osv., så er der brugt masser af penge på planlægning, som måske ikke bliver anvendt senere, altså spildte penge. Spørgsmålet er, om vi ikke hellere skulle anvende flere beløb i planlægningsfasen, end vi har gjort hidtil, for dog i hvert fald at forsøge at undgå fejludisponeringer.

**Arne Larsen:** Jeg er i den situation, at jeg nok er lidt mere positiv med hensyn til ministerens lovforslag om hovedvejsanlæg, end jeg var ved det foregående forslag om post-

[Arne Larsen.]

loven. Det er jo det årlige forslag om visse hovedlandeveisstrækninger, som her fremsættes, og der er ikke megen anlægsbemyndigelse i dette lovforslag. Det er den såkaldte Tankedalsvej, det drejer sig om, og jeg kan give fuld tilslutning til, at dette anlæg påbegyndes.

De øvrige paragraffer i lovforslaget drejer sig om projektering af en hel række vigtige vejanlæg, dels i det sydlige Københavnsområde på Amager i forbindelse med eventuelt kommende forbindelser til Sverige, dels til den kommende storlufthavn på Saltholm. Det glæder mig overordentlig meget, at ministerens lovforslag går ud på, at vi bl. a. skal undlade at ofre penge på den såkaldte Engstrand Allé-linjeføring. Den har jeg jo haft lejlighed til at beskæftige mig med adskillige gange i folketinget ved behandlingen af lignende lovforslag, og det glæder mig som sagt, at vi endelig er blevet fri for denne linjeføring, som jeg alle dage har anset for at være forkert.

De veje, som foreslås anlagt dels over Avedøre Holme, dels over Amager og dels over et inddæmmede areal i Kalveboderne, løser for øvrigt også det problem dér, som man har beskæftiget sig med i adskillige år, og jeg går ud fra, at der må ske en inddæmning af Kalveboderne nord for Avedøre Holme, for at man til sin tid kan gennemføre dette projekt. Dermed melder sig også spørgsmålet om, hvad det inddæmmede areal skal anvendes til senere, men det er jo ikke noget, vi behøver at tage stilling til i dag.

Lovforslaget indeholder også en bemyndigelse til at gå i gang med en forberedende projektering af den såkaldte Godsbanering. Jeg er meget positiv over for forslaget i så henseende. Jeg tror nemlig, at det er en langt rigtigere og bedre løsning af trafikproblemerne i Københavnsområdet og det indre København end f. eks. Søringsprojektet, som vi jo tidligere har behandlet her i folketinget, og som der er givet projekteringsstilladelse til. Der har været megen diskussion om disse forbindelser, men jeg tror, at Godsbaneringen trods alt er en heldig løsning.

Men der er et lille spørgsmål i forbindelse med lovforslaget, hvor der er sat et meget bredt bælte af i vestkanten af København,

inden for hvilket man skal undersøge, hvor denne Godsbanering skal anlægges. Det er rigtigt, som det er blevet fremhævet af andre ordførere, og som der står i Berlingske Tidende i dag, at borgmesteren for Københavns magistrats 4. afdeling, hr. Wassard Jørgensen, gør en masse indvendinger imod lovforslaget og den måde, det er udformet på, idet han påviser, at så tidligt som i 1966 har de tekniske myndigheder i København og Frederiksberg i samarbejde med DSB for så vidt udarbejdet et færdigt projekteringsforslag til anlæg af Godsbaneringen. Men tilsyneladende må man forstå forslaget sådan, at ministeren ikke er 100 pct. sikker på, at dette forslag er det rigtige. Det er det måske heller ikke, og derfor vil jeg ikke vende mig imod, at man vil foretage yderligere undersøgelser af, hvordan Godsbaneringen skal projekteres. Det er jeg meget indforstået med.

Men jeg vil meget, meget alvorligt og indtrængende henstille til ministeren, at disse undersøgelser fremmes mest muligt. De kommunale myndigheder og DSB har allerede i dag et alternativt forslag til Godsbaneringen. Skal man, forstå ministerens forslag rigtigt, er der uhyre mange muligheder for at løse projektet, idet der som sagt er afsat et meget bredt bælte, inden for hvilket løsningen kan findes. Det kunne tyde på, at der skal foretages uendelig mange undersøgelser, at det kan blive en uendelig langvarig affære, og jeg mener altså ikke, at vi har tid til at vente mange år på det. Jeg synes, at det er en rigtig indvending fra borgmesteren, at man ikke i Københavns kommune har synderlig lyst til at vente særlig mange år med at tilrettelægge byudviklingen og udnyttelsen af områder på det ydre Nørrebro, hvor adskillige arealer nu bliver frigjort af Københavns sporveje, og hvor der er planer om at lave boligbyggeri, og hvad man ellers har behov for. Skal alt dette hvile i alt for mange år, så slår vi for meget af planlægningen i stykker for Københavns kommunes vedkommende.

Jeg har også alle dage haft indtrykket af, at når vi snakkede om Godsbaneringen, satte vi den i forbindelse med den af DSB for mange år siden anlagte godsbanelinje rundt om København. Vi regnede med, at det var i forbindelse med eller umiddelbar nærhed af dette tracé, man skulle anlægge

[Arne Larsen.]

en kommende ringmotorvej om København. Men det er ministeren tilsyneladende ikke helt indforstået med. Han mener, at der kan vælges en masse andre løsninger. Jeg tror imidlertid, at denne løsning vil være den mest humane over for beboerne i disse kvarterer. Derfor vil jeg meget advare mod, at vi udsætter disse spørgsmål alt for længe.

Men på den anden side ønsker jeg selvfølgelig også et så godt og et så realistisk udarbejdet forslag som overhovedet muligt, der tager de videst mulige hensyn til de bebyggede områder og de tusinder af borgere, der bor dér. Lad os nu ikke igen lave en hel masse fejltagelser med hensyn til anlæg af motorgader i København. Vi har haft problemer og fejltagelser nok, og vi må og skal undgå dem i forbindelse med Godsbaneringen. Derfor vil jeg henstille til ministeren, ministeriet og til vejdirektoratet, som skal have med disse sager at gøre, at man, når man nu forhåbentlig om ikke for lang tid har udarbejdet et eller flere forslag, udstiller dem offentligt og sender dem til høring hos diverse myndigheder, og at man måske endog drager de såkaldte lokalråd i København med ind i billedet og hører hos dem, hvilke ønsker de har med hensyn til anlægget af dette store vejanlæg, sådan at vi kan sikre os, at beboernes ønsker og synspunkter bliver hørt, inden vi skal til at lave dette store vejanlæg. Det skulle nødigt gå, som det er gået i Borups Allé, hvor man lægger motorgader op på søjler i højde med 1. sal lige forbi folks vinduer. Det kan ikke være meningen. Forhåbentlig går det heller ikke sådan, som det tilsyneladende er meningen, at Vestmotorvejens nordlige gren skal føres over gasværksgrunden og gennem de bebyggede områder deromkring.

Det er de alvorlige henstillinger, som jeg har at gøre i forbindelse med lovforslaget, som jeg i øvrigt kan give min fulde tilslutning. Jeg mener ikke som den ærede ordfører for det radikale venstre, at vi nu skal sende dette lovforslag til bearbejdelse i trafikkommissionen, for så tror jeg, det tager adskillige år ekstra, inden vi har en løsning, og det kan vi ikke være tjent med.

**Kjær Rasmussen:** Jeg føler trang til allerførst at komme med nogle positive bemærkninger om det her foreliggende forslag.

I VS er vi meget glade for den tvivl, ministeren ytrer vedrørende statens andel i de kommende udgifter til det københavnske motorgadenet. I bemærkningerne til lovforslaget står der følgende:

„Efter udbygningen af det nævnte vejnet må det derimod være tvivlsomt, når der henses til de overvejelser, der for tiden foregår om ændringer i opgave- og byrdefordelingen mellem staten og kommunerne inden for vejområdet, om de indre forbindelser til og forbi centrum såsom Søringen, Åboulevarden og Vestmotorvejen inden for den i § 3, stk. 1, omhandlede ringforbindelse vil komme til at ligge inden for statens fremtidige opgaveramme.“

Jeg synes, at dette afsnit er så vigtigt, at det fortjener at blive citeret her fra talerstolen. Vi kan kun opfordre ministeren til at gøre tvivlen til vished og sætte bom for de københavnske motorgadeplaner ved at undlade at finansiere dem. VS kan tiltræde de intentioner, som ligger bag citatet, nemlig at hvis København endelig vil have de indre forbindelser og dermed udsætte sig for uanede mængder af støj og møg, så må man selv betale gildet. Men selvfølgelig, trafikbehovet er jo til stede, og vi synes da, det er udmærket, at ministeren går ind for kollektiv trafik; det har jeg forstået ministeren gør. Men så vil jeg lige have lov til at sige til ministeren, at der også er noget, der hedder penge, og sådan nogle skal man have for at kunne gennemføre kollektiv trafik.

Derudover har vi nogle bemærkninger til forslaget set i relation til det, der ellers foregår i hovedstadsområdet.

Det er næppe ubekendt for folketinget, at hele den københavnske trafikpolitik på det nærmeste ligger i ruiner. I de sidste 4 år er der fremsat en hærs-kare af forslag om nye motorvejsstrækninger, men svagheden ligger i, at man altid kun har taget en bid ad gangen. Nu kommer ministeren så og foreslår endnu flere store veje i området. Det hele virker umiddelbart meget kaotisk. Spørgsmålet bliver herefter: hvordan skal man forsøge på at bringe orden i kaos? Det skulle i hvert fald ikke være ugørligt at foretage sig nogle ting, som kunne virke i den retning, f. eks. kommer egnsplanrådet inden længe med en skitse. Var det ikke naturligt, om folketinget så på



[Kjær Rasmussen.]

den, inden vi vedtager det foreliggende forslag? Var det ikke naturligt, om man forhørte sig hos egnsplanrådet først?

Endvidere er der i København opbygget et trafikprognoseapparat, og jeg må spørge ministeren, om dette trafikprognoseapparat har været hørt, inden dette forslag blev fremsat.

Endelig er Københavns kommune i øjeblikket ved at udarbejde en dispositionsplan for Vestamager. Var det ikke en idé, om folketingsudvalget også fik denne plan at se, inden udvalget afgav betænkning? I øvrigt har jeg fået oplyst, at planen endnu hverken er behandlet i borgerrepræsentationen, egnsplanrådet eller boligministeriet.

Og hvad med lufthavnsplanerne? Kan man, efter hvad vi har hørt i de sidste dage, være sikker på, at disse lufthavnsplaner ikke kan komme til at kollidere med dele af det forslag, der her ligger på folketingets bord?

Så vidt vi kan se, burde der altså gå en rum tid, inden dette forslag kommer til anden behandling her i salen. Det udvalg, som nu nedsættes, skal derfor arbejde meget anderledes, end sådanne udvalg sædvanligvis gør, hvis man vil have VS' støtte til det foreliggende forslag. Jeg erkender, at vores hartkorn ikke er så forfærdelig stort, men det kunne jo være, man skulle prøve at tænke over, at det ikke altid er kvantiteten, der gør det.

**Ministeren for offentlige arbejder (Guldberg):** Jeg vil gerne takke for den endog meget brede tilslutning, og jeg skal derfor i mit svar her nøjes med at komme ind på nogle enkelte af de ting, der er bragt frem. Så er der en del af spørgsmålene, som vi får lejlighed til at arbejde videre med i forbindelse med udvalgsarbejdet.

Hr. Bilgrav-Nielsen spurgte, om jeg kunne sige noget om det principielle problem, der ligger i opgave- og byrdefordelingen på vejområdet, og hvordan det går med disse drøftelser. Derom vil jeg gerne sige, at jeg håber inden så forfærdelig længe at være så langt fremme, at der kan gives en orientering om det. Der har været forhandlet, der er forskellige ting, som endnu er under bearbejdning. Men jeg må vist nærmest ud-

trykke mig på den måde, at det går ganske godt, og jeg håber, at vi kan komme med en orientering. Jeg er nemlig enig med hr. Bilgrav-Nielsen i, at for så vidt angår den del af hovedlandeveisloven, der vedrører de københavnske problemer, som vi behandler her, kommer man ikke uden om, at i hvert tilfælde en stillingtagen til relationen mellem Godsbaneringen og Søringen direkte er påvirket af den fremtidige opgave- og byrdefordeling. Derfor er det vigtigt at kunne sige noget mere afklaret herom, medens denne sag bliver behandlet, og det regner jeg altså med at kunne.

Bl. a. hr. Juul-Madsen var inde på, om man nu burde have valgt den fremgangsmåde med Godsbaneringen, man her anvender. Det kan man jo godt diskutere. Det er en anden fremgangsmåde, vi plejer at benytte. Vi plejer at gøre det på den måde, at folketinget og dermed ofte også andre interesserede ikke inddrages i arbejdet på så tidligt et tidspunkt, som de bliver i denne sag. Normalt går det på den måde, at der er foregået forhandlinger og forundersøgelser i fællesskab mellem først og fremmest vejdirektoratet og de interesserede kommuner. Resultatet heraf kommer til at foreligge i et forslag til en projekteringslov, og først på det tidspunkt går folketinget ind og får lejlighed til at gøre sig bekendt med tingene.

Hvad angår det brede bælte, som jeg indrømmer er formidabelt, vil jeg sige, at man ikke dermed skal forestille sig, at der er lagt en klam hånd på hele dette område, mens man arbejder med projekteringen. Sådan er det selvfølgelig ikke. Forklaringen på det brede bælte er netop at tilkendegive over for folketinget, at vi nu gerne vil i gang med det konkrete forarbejde, og at folketinget har lejlighed til allerede nu, inden vi begynder, at drøfte nogle af principperne. Det forekommer mig nemlig, at de svagheder, der er påpeget ved de tidligere dispositioner, kan henføres til to ting, for det første at vi ikke har været tilstrækkelig omhyggelige med at se de forskellige trafik anlæg i sammenhæng, vi har nok vedtaget noget med hensyn til veje og noget med hensyn til kollektiv trafik, men der har ikke været den sammenhæng i det, som vi har en mulighed for at få nu; og for det andet at der i målsætningen for så vigtige og kostbare anlæg,



[Ministeren for offentlige arbejder.]

som det her drejer sig om, måske er sket visse ændringer, eller at der ikke altid har været en helt klar målsætning.

Det er dette sidste, der kan komme til at spille ind specielt i drøftelsen om Godsbaneringen, for hvilken funktion skal der tillægges denne linje? Det kan godt være, at der kan være lidt forskellige synspunkter imellem ministeriet for offentlige arbejder på den ene side og Københavns kommune på den anden side, det kan man ikke afvise. Det har der været i spørgsmålet om Søringen, og det kan der komme her, fordi det jo er et spørgsmål, om denne Godsbanering i særlig grad er møntet på den gennemgående trafik og dermed det, der er en naturlig opgave for folketinget og staten at beskæftige sig med.

Men jeg vil gerne ikke alene til hr. Juul-Madsen, men til de øvrige ordførere, som har været inde på dette spørgsmål, give det tilsagn, at vi i ministeriet for offentlige arbejder skal gøre alt, hvad vi kan for at få disse forarbejder gennemført hurtigt, vel at mærke forudsat at vi får politisk tilslutning til at begynde på dem hurtigt, og at vi derefter vil gøre, hvad vi kan for at fremme disse drøftelser så meget, som det kan lade sig gøre. Men jeg kan ikke på forhånd garantere for, at det ikke, når disse ting skal drøftes nærmere og sættes i relation til det samlede hovedvejsnet omkring København, kan vise sig, at der er forskellige synspunkter hos staten og kommunerne.

Hurtigbehandling kommer, når der er enighed; lidt længere tid vil det altid tage, hvis der ikke er enighed. På den anden side mener jeg, at folketinget har et vist krav på — det er også fremgået af, hvad der er sagt her — at tingene, når de kommer tilbage, er undersøgt ordentligt, at der er hold i dem, og at man har prøvet, om man kunne komme frem til et resultat, som alle kan blive enige om; så er det jo noget nemmere at have med at gøre. Vi skal gøre vort bedste for at presse på og få det gjort hurtigt, men vi vil også gerne til bunds i, om der er nogle problemer, som man er nødt til at prøve at blive enig om først.

Jeg må lige have lov også at gøre en enkelt bemærkning til hr. Bilgrav-Nielsen om et andet, lidt mere generelt spørgsmål, idet

jeg håber, man tillader, at jeg ikke går ind i enkeltheder i øvrigt; dem kan vi jo vende tilbage til. Hr. Bilgrav-Nielsen var inde på, hvordan man underbygger folketingets beslutninger på dette område, og nævnte også spørgsmålet om trafikkommissionen. Dertil må jeg sige, at trafikkommissionen ikke er nedsat og heller ikke sammensat med henblik på at kunne påtage sig en rådgivende funktion i forhold til f. eks. folketingets behandling af de mere konkrete trafikprojekter. Det er mere strukturspørgsmål og mere generelle trafikale spørgsmål, trafikkommissionen behandler. Det er selvfølgelig svært for mig at sige — det er også et svar til hr. Kjær Rasmussen — om man har været tilfreds med, hvad der har været af oplysninger ved tidligere behandlinger, eller om der er mere, man vil have med. Men jeg vil da gerne sige, at f. eks. det, der blev nævnt af hr. Kjær Rasmussen om forholdet til kommunerne, egnsplanrådets synspunkter og disse ting, normalt er med i forundersøgelserne og kommer ind under projekteringsarbejdet, og derfor er de normalt også til rådighed ved den politiske behandling, og det mener jeg også de skal være. Hvis man vil have mere, har jeg i og for sig lidt svært ved at se, hvad det er, der skal inddrages. Prognoser går også ind i det.

Men jeg vil erkende — og det er måske det, hr. Bilgrav-Nielsen særlig tænkte på — at der i visse tilfælde, måske lidt i denne lov i år, kommer spørgsmål frem, hvor det kan være noget vanskeligt at komme ret meget længere med forundersøgelse og projektering uden at have en vis politisk vejledning med hensyn til nogle principielle synspunkter. Det er noget af grunden til, at visse paragraffer i denne lov i år ser ud, som de gør, og det har altså i dag givet anledning til, at man har fået udvekslet nogle almindelige synspunkter.

Med disse ord vil jeg gerne sige tak for tilslutningen. Jeg skal gøre mit bedste for at forsyne udvalget også med oplysninger, der ikke direkte er fremgået af dette materiale, men som der bliver brug for.

Hermed sluttede forhandlingen.

*Lovforslagets overgang til anden behandling vedtoges uden afstemning.*

**Tredje næstformand (From):** 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.

Der er ikke mere på dagsordenen.

Folketingets næste møde afholdes i morgen, onsdag den 20. januar, kl. 13 med følgende dagsorden:

1) *Spørgsmål til ministrene.*

2) *Første behandling af:*

Forslag til lov om internationalt udviklingssamarbejde.

3) *Første behandling af:*

Forslag til lov om kongelig udnævnelse og åremålsansættelse af visse tjenestemænd.

4) *Valg af 17 medlemmer til et udvalg angående:*

Forslag til lov om ændring af postloven.

Mødet hævet kl. 15.23.

#### 46. møde.

Onsdag den 20. januar kl. 13.

**Anden næstformand (Hanne Budtz):** Medlem af folketinget Hanne Reintoft har meddelt mig, at hun ønsker skriftligt at fremsætte:

*Forslag til folketingsbeslutning om tilvejebringelse af legepladser og friarealer i forbindelse med boligbebyggelser.*

Det er meddelt mig, at *Carl P. Jensen* ønsker at udtræde af udvalget angående forslag til folketingsbeslutning om indførelse af lige løn for kvinder og mænd. Til at indtræde i det nævnte udvalg i stedet

for *Carl P. Jensen* har vedkommende gruppe udpeget *Lis Groes*, som herefter er valgt.

Det er meddelt mig, at *Aksel Larsen* ønsker at udtræde af udvalget angående forslag til lov om ændring af lov om forsvarets organisation m. v. og forslag til lov om ændring af lov om forsvarets personel. Til at indtræde i det nævnte udvalg i stedet for *Aksel Larsen* har vedkommende gruppe udpeget *Kurt Brauer*, som herefter er valgt.

#### *Skriftlig fremsættelse af forslag.*

**Hanne Reintoft:** Hermed har jeg den ære at fremsætte *forslag til folketingsbeslutning om tilvejebringelse af legepladser og friarealer i forbindelse med boligbebyggelser.*

Forslaget tilsigter nedsættelse af en bredt sammensat kommission, der skal undersøge mulighederne for en gennemgribende forbedring af mulighederne for leg og fritidsaktivitet for vore børn og unge.

I vort samfund skrider industrialiseringen hurtigt frem og medfører indskrænkninger i udfoldelsesmulighederne for alle mennesker, der kun kan modsvares af initiativer, der sikrer arealer til den fornødne, sunde fritidsudfoldelse. Bilparken udvides, vejnettet udbygges, og tempoet sættes alle vegne op. I flere og flere familier må begge forældre arbejde ude, og med Danmarks utrolig lave dækningsprocent for børneinstitutioner er et meget stort antal af vore børn afhængige af legemulighederne omkring boligen.

Der tales i vort samfund — og i næsten hvert partis program — om menneskets trivsel, om ønsket om at sætte mennesket i centrum. Hvis disse politiske programmer og ønsker for befolkningen har nogen mening, må vi være af den opfattelse, at folketinget vil overveje dette forslag til folketingsbeslutning meget grundigt og hurtigst muligt få nedsat den foreslåede kommission for at imødekomme et meget stærkt behov i befolkningen for at få de omtalte problemer løst — og løst bedst muligt. Det skal bemærkes, at forskellige organisationer landet over har søgt at skabe forståelse for den voksende betydning, det har for børnenes — og dermed menneskenes — sunde og harmoniske udvikling, at der findes tilstrækkeligt med gode legepladser og muligheder for fri-