

*Lovforslaget*

vedtoges enstemmigt med 136 stemmer; 11 medlemmer tilkendegav, at de hverken stemte for eller imod.

**Formanden:** Lovforslaget vil nu blive tilstillet statsministeren.

Den næste sag på dagsordenen var:

*Tredje behandling af forslag til lov om ændring i medhjælperloven. (Forlængelse af ferie).*

(Anden behandling af lovforslaget (nr. 164) findes i tidenden sp. 6920).

Der var ikke stillet ændringsforslag.

Lovforslaget sattes til forhandling.

Ingen bad om ordet.

*Lovforslaget*

vedtoges enstemmigt med 135 stemmer; 11 medlemmer tilkendegav, at de hverken stemte for eller imod.

**Formanden:** Lovforslaget vil nu blive tilstillet statsministeren.

Den næste sag på dagsordenen var:

*Tredje behandling af forslag til lov om offentlige indsamlinger.*

(Anden behandling af lovforslaget (nr. 116) findes i tidenden sp. 7007).

Der var ikke stillet ændringsforslag.

Lovforslaget sattes til forhandling.

Ingen bad om ordet.

*Lovforslaget*

vedtoges med 148 stemmer mod 1.

**Formanden:** Lovforslaget vil nu blive tilstillet statsministeren.

Den næste sag på dagsordenen var:

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

(Første behandling af lovforslaget (nr. 99) findes i tidenden sp. 2942, udvalgets betænkning i tillæg B. sp. 2977).

Der var stillet 1 ændringsforslag i betænkningen.

Uden for betænkningen var der ikke stillet ændringsforslag.

Lovforslagets paragraffer, ændringsforslaget og spørgsmålet om lovforslagets overgang til tredje behandling sattes til forhandling under ét.

**Horn:** Som det fremgår af betænkningen, er der under udvalgsarbejdet ikke fremkommet nogen oplysninger, som taler imod lovforslaget, sådan som det er fremsat. Det svarer jo til sædvane. Når vejdirektoratet er blevet enig med de kommunale og amtskommunale myndigheder m. fl., så kan der fremsættes et forslag, som er bygget op på et behovskriterium plus almindelig sund fornuft ud fra et trafikalt synspunkt. Vi kan derfor anbefale, at lovforslaget vedtages, som det er fremsat.

Der er fremsat et ændringsforslag. Det betragter vi som overflødig, idet lovgivningen både med hensyn til bebyggelsesplaner og vejlovgivning sikrer, at de synspunkter, der er tænkt dækket ind gennem ændringsforslaget, på forhånd er dækket ind. Det er først og fremmest et spørgsmål om, hvorvidt de kommunale myndigheder har vilje til at udnytte den gældende lovgivning og ikke falder for fristelsen til at være blødsødnene. Det kan i en række tilfælde dreje sig om arealer, som er overordentlig dyre, og derfor kan det måske være fristende, kan man sige, at være lidt bløde i koderne, men de myndigheder, som har ansvaret for denne lovgivning, bør også tænke på, at det er ikke alene et spørgsmål om, hvad det koster i dag, men det er også et spørgsmål om at skabe forhold, som giver et rimeligt miljø for kommende generationer, da disse anlæg ofte skal vare mere end to-tre generationer. Vi må altså mene, at det stillede ændrings-

[Horn.]

forslag er overflødigt, og kan ikke stemme for det.

Man vil også af betænkningen se, at en af de ting, som udvalget har beskæftiget sig en del, for ikke at sige meget med — vi har også foretaget en besigtigelse af det område, der er tale om — er noget nyt i disse hovedlandeveislove, nemlig at man opererer med begrebet forberedende projektering. Jeg synes — det har jeg vist også givet udtryk for ved første behandling — at det er særdeles fornuftigt, fordi der her er tale om investeringer af et overordentlig stort omfang på samme måde, som de følgevirkninger, det vil have at etablere den såkaldte Godsbanering, er ret uoverskuelige. Jeg kan rolig sige, at da udvalget havde afsluttet sin besigtigelse af nogle af de muligheder, der findes for linjeføringen, blev man klar over, at her er mange ting at tage hensyn til, og det vil være overordentlig bekosteligt, og derfor er det ønskeligt som foreslået af ministeren, at man laver en sådan forberedende projektering. Det svarer til, hvad vi i det almindelige håndværkersprog kalder et løseligt overlag over tingene, så man har en forestilling om, om det overhovedet er overkommeligt, når man til sin tid synes, at tidens fylde er inde til, at man kan påtænke at søge bevilning til projekteringen og senere anlægsopgaven.

Vi forstår udmærket fra udvalgets side, sådan har vi i hvert fald opfattet det fra vor gruppes side, at Københavns og Frederiksberg kommuner og vel også amtet lægger stor vægt på, at det problem afklares. Jeg havde forleden dag et par henvendelser fra nogle næringsdrivende ude i området, som allerede havde konstateret, at usikkerheden om, hvor linjeføringen skulle være, havde skabt vanskeligheder for deres forretninger. Derfor er det meget ønskeligt, sådan som der også er gjort rede for det i betænkningen, at man nu søger afklaret, hvor den egentlige linjeføring for den eventuelle Godsbanering til sin tid må komme, sådan at man kan få fastlagt byggelinjer og afgrænse det område,

som er truet, til det mindst mulige, så alle de, der ikke falder ind under truslen, på normal måde kan handle og arbejde med deres investeringer i ejendomme o. lign. Det er klart, at det er uholdbart i længere tid at have et sådant spørgsmål stående åbent.

Vi mener, at de svar, vi har fået fra ministeren, er tilfredsstillende. Når denne forberedende projektering til sin tid er afsluttet, vil vi formentlig møde forslaget igen og kan så tage stilling til de omkostninger og de ulemper, der vil være ved det. Der er en lang række problemer ud over selve økonomien, som må indgå i overvejelserne, når man til sin tid skal tage endelig stilling.

Hermed skal jeg anbefale lovforslaget til vedtagelse, sådan som det er fremsat.

**Juul-Madsen:** Efter de i udvalget stedfundne forhandlinger kan det konservative folkeparti tilslutte sig den bemyndigelse, som ministeren for offentlige arbejder har bedt om vedrørende projektering af de i lovforslaget omtalte hovedlandeveje.

Ikke mindst for den konservative folketingsgruppe har der været bekymringer — det er der givet udtryk for både ved første behandling og under udvalgsarbejdet — med hensyn til lovforslagets § 3 om det meget store forundersøgellesområde, som er markeret i bilag 2 til lovforslaget ved et stort skraveret felt. Men efter at ministeren har givet den oplysning, som er nedfældet i betænkningen, at man i løbet af 3-4 måneder efter lovforslagets vedtagelse vil kunne indsnævre forundersøgellesområdet til nogle udvalgte linjer, så har det konservative folkeparti kunnet tiltræde også § 3. Det er hensigten på dette punkt at komme med et forprojekt i begyndelsen af 1972.

Jeg skal på mit partis vegne henstille til den højtærede minister for offentlige arbejder, at man både af hensyn til beboerne i det område, hvor der skal foretages den i lovforslaget omtalte forundersøgelse, og af hensyn til de kommuner, specielt Københavns, Frederiksberg og Gentofte kommuner, der er direkte impliceret i det projekt

[Juil-Madsen.]

omkring Godsbaneringen, der vil fremkomme til sin tid, gennemfører såvel undersøgelser som forprojektering så hurtigt som overhovedet muligt.

På det grundlag kan den konservative folketingsgruppe tilslutte sig lovforslaget. Jeg kan samtidig meddele, at vi ikke kan tiltræde det af hr. Arne Larsen stillede ændringsforslag.

**Holmberg:** Ud over de bemyndigelser til ministeren, der ligger i lovforslaget, har vi i øvrigt fået en god oversigt over de anlægsarbejder, der er i gang; det er en meget interessant oversigt. Vi kan kun beklage, at der i sidste finansår ikke har været økonomisk baggrund for større beløb til motorvejsbyggeri; der er tale om en ret voldsom nedsættelse af beløbet, og med den betydning, vi alle tillægger gode gennemgående veje, kan vi alle håbe, at de nye bestemmelser om en refusionsordning kan føre med sig, at der bliver flere penge til rådighed til netop de mere gennemgående veje. Det er jo disse veje, der trænger sig mest på nu, efter at vore andre veje både i amter og kommuner — det kan vi godt sige — er absolut i god stand. Det er altså i udpræget grad en bemyndigelseslov til ministeren, og jeg finder, det er rigtigt, det kan næsten ikke være andet på disse områder.

Det fremgår af betænkningen, at vi har haft 5 møder og 2 samråd med ministeren. Det siger ikke så meget bare at læse dette, men disse møder og disse samråd har været meget betydningsfulde. Vi har stillet mange spørgsmål, og vi har fået gode besvarelser. Det er ikke unaturligt, at det spørgsmål, der har optaget det meste af tiden, er § 3, hvorefter ministeren bemyndiges til at foretage projektering af væsentlige områder af Københavns trafik, den såkaldte Godsbanering. Det har optaget en hel del tid for os, og vi har også nøje drøftet det skitseprojekt, som Københavns kommune har udarbejdet. Det må naturligvis umiddelbart erkendes, at det har stor betydning netop for København i forbindelse med primærgadesystemet. Men det er også rigtigt, at det hele hører sammen, og at det kræver nøje overvejelser. For os, der ikke er lokalkendt i København, kan det være ret svært at se på et kort, og der var for øvrigt også en del af

de lokalkendte, der erkendte sammen med ministeren, at det var rigtigt, at vi var på en besigtigelsestur. Jeg tror, at alle var enige om her, at nøjere undersøgelser skal foretages. Vi er også enige om, at det skal ikke trække for længe ud, men da det drejer sig om kæmpemæssige investeringer, efterhånden milliardbeløb, er der grund til at være opmærksom på, at alt for forhastede afgørelser nok ikke er rigtige.

I § 3 tales der om „forberedende projektering“, og vi har spurgt om, hvad det egentlig dækker. Vi har fået et svar, som jeg egentlig føler trang til her fra folketingets talerstol at referere. Der står her, at det indebærer,

„at der skabes et grundlag for at vurdere forskellige linjeføringer og disses konsekvenser med hensyn til omtrentlige anlægsudgifter, antal nødvendige nedrivninger af beboelsejendomme, fabrikker, kontorbygninger m. v., indvirkning på miljø og byplan samt andre forhold for vurdering af de forskellige forslag til linjeføring, herunder en trafikal vurdering, dels vedrørende selve motorvejen, dels vedrørende konsekvenserne for det øvrige vejnet, alt med henblik på at få et tilstrækkeligt grundlag for fremsættelse af projekteringslov for en i princippet bestemt linjeføring.“

Senere følger måske også en anlægslov. Jeg finder, at det afsnit er meget væsentligt. I erkendelse af, at det tidsmæssigt presser lidt på, er der udarbejdet en tidsplan for den forberedende projektering, og hvis den kan holde, vil en eventuel fremsættelse af lovforslag kunne ske i januar 1972. Det bliver her et meget stort arbejde både for vore embedsmænd og byplanlæggere og teknikere.

Det er altså ikke meningen, at der skal tages stilling her i dag. Hvilken stilling vi til den tid skal tage, det behøver vi ikke at drøfte ved andenbehandlingen i dag, og det kan vi for øvrigt heller ikke, for vi ved knap nok, hvad vi når frem til. Men jeg kan godt gentage, at jeg mener, besigtigelsesturen var nyttig. Jeg tror i øvrigt, at det måske vil være fornuftigt, at trafikudvalget oftere foretager sådanne ture, og det gælder ikke bare dette udvalg. Jeg tror også, det ville være rimeligt og rigtigt i forbindelse med de store projekter, vi står over for, om storluft-

**[Holmberg.]**

havnsudvalget så andre projekter, måske også i andre lande, hvad det i øvrigt også er meningen at vi skal senere.

Flertallet indstiller lovforslaget til vedtagelse, som det ser ud nu. Et mindretal, hr. Arne Larsen, har stillet et ændringsforslag til § 2, der går ud på, at der skal tages hensyn til eksisterende og kommende bebyggelser, idet der specielt tænkes på eventuelle støjulemper. Det kan vi vel egentlig alle sammen være enige om, men her er jeg enig med formanden for vejnævnet, der bl. a. siger, at disse problemer kan ikke løses ved en almindelig tilføjelse til en speciel lov. Også af den grund vil jeg anbefale at stemme imod ændringsforslaget.

Med disse bemærkninger kan jeg på venstres vegne anbefale lovforslaget.

**Bilgrav-Nielsen:** På den radikale gruppes vegne skal jeg anbefale lovforslaget til videre gang gennem tinget, som det blev fremsat; deri ligger, at vi ikke kan anbefale det af SF stillede ændringsforslag.

**Arne Larsen:** I forbindelse med udvalgets arbejde omkring dette lovforslag havde udvalget sammen med ministeren lejlighed til at besigtige det område, som kan tænkes at blive berørt af det i lovforslagets § 3, nr. 1, omtalte motorvejsanlæg, den såkaldte Godsbanering. Vi fik et ganske levende indtryk af, hvilke meget store problemer gennemførelsen af et sådant vejanlæg ville medføre. Her bliver nemlig tale om nedrivning af mange, mange boliger, fabrikker og andre ejendomme, og der er ingen tvivl om, at det bliver ganske kolossalt dyrt. Dertil kommer, at det bliver nødvendigt med nogle meget store tilslutningsanlæg til dette motorvejsanlæg i flere etager, endog flere steder, og det vil blive en uhyre pladskrævende foranstaltning. Dertil kommer for det tredje, at en række rekreative områder vil blive direkte berørt af dette store motorvejsanlæg. Hvis dette motorvejsanlæg kommer til udførelse, vil det desuden give mange, mange mennesker meget store ulemper i form af støj og luftforurening. Man må altså være helt på det rene med, at det bliver en meget kompliceret og en meget vanskelig opgave at gennemføre det på en acceptabel måde. Det gælder, uanset om det skal være den

såkaldte Godsbaneringlinje, som der jo er accept for fra Københavns og Frederiksberg kommuner, eller det eventuelt bliver i den såkaldte Fasanvejslinje. Jeg vil endda tilføje, at måske er ingen af disse linjeføringer acceptable.

Jeg har hermed ikke sagt, at vi til sin tid vil modsætte os et sådant vejanlæg, men jeg har blot villet fremhæve, at det som sagt vil påføre os mange store ulemper, at der er mange vanskeligheder at overvinde, og at det vil blive ganske overordentlig dyrt.

Tit og ofte spørger man sig selv: kan vi dog ikke løse vore trafikproblemer på en langt mere menneskevenlig måde, end vi gør det? Hvorfor skal de altid løses ved hjælp af motorveje? Jeg har tit og ofte fremhævet, at vi måtte have en hurtigere udbygning af S-banerne, tunnelbanesystemet og den kollektive overfladetræfik. Jeg tror næppe, at det vil blive dyrere at satse på sådanne løsninger. Jeg tror, at det vil indebære langt, langt flere fordele end at blive ved med at bygge motorveje ind i og omkring København.

Det er rigtigt, at socialistisk folkeparti har stillet et ændringsforslag til § 2 om, at man ved sin bemyndigelse til at lade foretage projektering også skal tage hensyn til eksisterende og kommende bebyggelser. Det har vi gjort netop ud fra de kedelige og uheldige erfaringer, som vi allerede har indhøstet ved motorvejsanlæg. Det er ikke nødvendigt her at fremhæve, hvad motorvejsanlæg betyder med hensyn til støj og forurening. Jeg bor selv i et område, hvor Vestmotorvejen føres ind og fortsætter gennem Folehaven, som nu faktisk er blevet en meget, meget, meget stærkt belastet vej. Det er ganske kolossalt, hvad det har betydet for de mennesker, der bor netop langs denne vej, med hensyn til støj og forurening. Det er ganske kolossale problemer, vi påfører folk. Derfor må det være rimeligt, at de planlæggende og anlæggende myndigheder, når de udformer deres vejanlæg, gør alt, hvad de overhovedet kan, for at afhjælpe disse problemer. Vi ønsker ikke en gentagelse af de støjskandaler, vi har haft f. eks. i Bispeengen, hvor det nye motorvejsanlæg føres direkte forbi folks vinduer i anden sals højde. Vi ønsker heller ikke at få en gentagelse af det, som tilsyneladende skal ske på Gasværksgrunden i Valby, hvor vi får en

[Arne Larsen.]

motorvej fræset ind gennem et helt nyt boligområde. Det kan ikke være rimeligt, og det må være nødvendigt, at man tager visse hensyn, selv om det bliver dyrt at tage disse hensyn, det indrømmer jeg.

Efter vor opfattelse bør det være sådan, at det er den anlæggende myndighed, som har ansvaret for anlæggets udformning, og dér, hvor det skal gå igennem bebyggelser og bebyggede områder, må det være den anlæggende myndighed, der påtager sig udgifterne ved de støjdæmpende foranstaltninger. Dé, hvor man går igennem ubebyggede områder, ligger landet selvfølgelig anderledes, her må det så være den senere tilkommende bebyggelse, som må påtage sig de støjdæmpende foranstaltninger. Jeg synes, at det er nødvendigt at sige dette og fremhæve det så stærkt. Vort ændringsforslag er blevet afvist af andre ordførere med den begrundelse, at bestemmelser herom findes i anden lovgivning, men det har dog ikke forhindret, at alle myndigheder, statslige som kommunale, hidtil med foragt har tilsidesat alle disse problemer. Derfor vil jeg finde, at det bogstavelig talt vil være nødvendigt i hvert eneste lovforslag, vi har om veje, at der kommer til at stå en bestemmelse om, at der skal tages hensyn til menneskene og miljøet.

Det er rigtigt, at vi i forbindelse med lovforslag nr. 145 om offentlige veje behandler en tilføjelse til § 6, hvorefter der også skal tages visse hensyn i så henseende. Men det er jo en bemyndigelse, som man giver ministeren. Hvis han nu ikke udnytter den? Jeg synes, man må være på den sikre side, og derfor har vi stillet ændringsforslag til dette lovforslag omhandlende disse krav til de projekterende myndigheder.

Sluttelig har jeg endnu et problem. I henhold til lovforslagets § 2, pkt. 4, skal der projekteres en hovedlandevej fra Avedøre Hølle mod nord over Kalveboderne til den hovedlandevej, som skal gå over Amager og videre til Saltholm. På det kortbilag, som ledsager lovforslaget, ser vi, at det er en stiplet linje over et vandareal, og man kan stille spørgsmålet: hvordan er det nu meningen at de projekterende myndigheder vil udforme dette vejanlæg? Er det meningen, at Kalveboderne skal inddæmnes på det område? Eller kunne det tænkes, at vejanlæg-

get skulle lægges på en dæmning ud over vandarealet? Der er vel næppe andre muligheder for løsning af problemet end de to, jeg her har skitseret. Jeg er vidende om, at Hvidovre kommune og Glostrup kommune, som grænser op til dette vandareal, er mere end interesserede i at bevare det som et rekreativt område, som et rekreativt vandareal. Vi har så få af dem i umiddelbar nærhed af København. Man har i andre storbyer — både i London, hvor man har udnyttet visse af Themsens arme, og hvor man også har været nødsaget til at lave vejanlæg, og i Amsterdamområdet, hvor man har lavet ganske udmærkede og fortrinlige vejanlæg — udført vejanlæg i forbindelse med sådanne rekreative vandarealer. Derfor vil jeg meget henstille, at man gør mest muligt for at bevare det, således at der kan blive lejlighed til at udnytte det. Jeg skal indrømme, at for øjeblikket er det ikke særlig attraktivt, men der er jo planlagt rensningsanlæg, således at det vand, der vil blive pumpet ud i Kalveboderne, med tiden dog vil blive rent og fri for stank. Der kan laves et smukt og godt rekreativt område, hvor man godt kan indpasse dette vejanlæg. Jeg har villet sige dette, fordi jeg gerne vil henlede de projekterende myndigheders opmærksomhed på disse problemer, således at man kan tage højde for dem og sætte sig i kontakt med de berørte kommuner og høre deres ønsker og synspunkter om dette vejanlægs udformning. Så er det ikke noget, som kan komme overraskende for de projekterende myndigheder, hvis vi bagefter ikke kan acceptere, hvad de lægger frem for os.

Med disse bemærkninger skal jeg tilsige mit partis velvillige tilslutning til lovforslaget. Jeg håber altså, at de synspunkter, jeg her har fremført, i høj grad vil nyde fremme, og så vil jeg selvfølgelig meget indtrængende henstille til folketingets medlemmer at stemme for vores ændringsforslag.

**Ministeren for offentlige arbejder (Guldberg):** Jeg vil gerne takke for tilslutningen til lovforslaget, og jeg vil også gerne takke for udvalgets arbejde. Jeg har det samme indtryk som adskillige af ordførerne, at selv om der ved behandlingen af dette lovforslag har været et lidt andet grundlag for en enkelt af linjerne, så har det været ganske overordentlig nyttigt, både at vi har taget

[Ministeren for offentlige arbejder.]

tingene op på den måde, det er sket, og den måde, det er blevet behandlet på i udvalget, og de besigtigelser, der har fundet sted. Jeg skal gerne tilstå, at de også har gjort et ret stort indtryk på mig selv, så jeg vil gerne takke for, at udvalget har behandlet sagen på den måde, det er sket.

Jeg har i og for sig ikke andre bemærkninger end, at jeg lige til hr. Arne Larsen skal sige, at selve spørgsmålet om Kalveboderne, og hvordan det nu skal arrangeres, jo kommer frem i forbindelse med behandling af lovforslag til sin tid. Jeg takker for, at hr. Arne Larsen allerede på nuværende tidspunkt har gjort opmærksom på det, så man er klar over de interesser, der ligger i det, og det er klart, at det selvfølgelig er blevet noteret og vil gå med ind i overvejelserne. Jeg kender ikke noget til de vurderinger, der måtte foreligge af selve dette spørgsmål.

Endelig må jeg sige om mindretallets ændringsforslag, at jeg kan ikke se, der er nogen grund til at gå ind for det. Hvad det indholdsmæssige angår, er det min pligt og i forvejen respekteret, at der skal tages sådanne hensyn, som ændringsforslaget omtaler, men hensynene er jo, som hr. Arne Larsen også selv siger, gensidige, og vi har alle sammen eksempler på, at de ikke er blevet taget. Men disse eksempler — også de to, hr. Arne Larsen nævner — går jo netop i hver sin retning, så jeg vil gerne på den ene side give medhold i, at tingene ikke er, som de skal være, eller i hvert fald hidtil ikke er blevet ordnet sådan, som vi gerne ville have det, men på den anden side sige, at der er jo flere forklaringer på det, og at det efter min opfattelse ikke er et problem, der løsnes blot ved en sådan tilføjelse som den af mindretallet foreslåede. Det er altså min motivering for at betragte den foreslåede ændring som noget, der i og for sig ikke siger noget.

Arne Larsen: Jeg takker ministeren, fordi han tager hensyn til de synspunkter, som jeg her har fremhævet, især for så vidt angår Kalveboderne; og at de nu vil komme til at indgå i overvejelserne og i projekteringsarbejdet, kan jeg naturligvis kun være tilfreds med.

Hvad angår spørgsmålet om at sikre mod støjplager o. lign., mener man altså — og ministeren mener det også — at det ikke er nødvendigt at gennemføre ændringsforslaget. Vi kan vurdere det forskelligt, men efter den hidtidige praksis, hvor man må konstatere, at der fra alle parter side mere eller mindre er begået ulovligheder, synes jeg, det er dobbelt nødvendigt, at det bliver fremhævet ikke én, men indtil mange gange, at vi må og skal tage sådanne hensyn.

Så var der lige et enkelt spørgsmål netop i forbindelse med disse gener, som vi kan påføre befolkningen ved vores motorvejsanlæg. Der vil jeg egentlig spørge ministeren, om han finder, at vores ekspropriationslovgivning er vidtgående nok, for vi støder jo på disse problemer både i forbindelse med lufthavnsanlæg og nu altså også i stigende grad i forbindelse med motorvejsanlæg. Så vidt jeg har forstået, har vi ikke nogen direkte lovhjemmel til at kunne ekspropriere i forbindelse med støj og støjulemper, men ville det ikke være hensigtsmæssigt, om vi fik en sådan ændring i lovgivningen eller en klargørelse af denne lovgivning, således at vi nemmere og mere smertefrit kunne løse disse problemer?

Hørn: Jeg har givet udtryk for vores synspunkt med hensyn til de gener, som en vejdragnings kan medføre, og at den største risiko opstår dér, hvor den kommunale myndighed på grund af høje ejendomspriser o. lign. tager lidt lemfældigt på de ulemper, der følger med. Hr. Arne Larsen fremdrager et par eksempler, og i den anledning vil jeg gerne sige, at nok er disse eksempler kendt, men at slutte fra dem til, at hvis vi ikke får en anden lovgivning end den, vi har, vil det fortsætte, mener jeg ikke er rigtigt. Vi har netop med vores stillingtagen villet tvinge dem, der har ansvaret, til at tage ansvaret. Befolkningen i de områder, hvor staten vil trække sine veje igennem, repræsenteres jo af kommuner og amter, og de må vedstå deres ansvar efter gældende lov. Vi skal have en lovgivning, som folk kan finde ud af, men hvis der er bestemmelser i 20 forskellige love, er der ingen mennesker, der kan finde ud af det. Det, det drejer sig om, er at få gjort lovgivningen så enkel som muligt, og denne tilføjelse vil forringe mu-

[Horn.]

lighederne for den jævne borger for at finde ud af det.

**Ministeren for offentlige arbejder (Guldberg):** I anledning af det konkrete spørgsmål fra hr. Arne Larsen om rigtigheden af en ændring af ekspropriationslovgivningen i retning af, at man skulle kunne ekspropriere f. eks. på grund af støj, vil jeg gerne sige, at jeg tror, hr. Arne Larsen ikke har tænkt sagen nok igennem, men nu er det jo heller ikke noget, vi skal afgøre lige på stedet. Ekspropriation er ifølge sagens natur en tvangsafståelse, et magtmiddel, det offentlige bruger over for private til at tvangsforflytte dem. Allerede i dette ligger der jo en fornemmelse af en mærkværdig konstruktion, som skulle gå ud på, at man skulle kunne tvangsforflytte folk fra et støjramt område, hvor de gerne vil blive. Hvad angår den anden side af det — og jeg tror, det mere er den, hr. Arne Larsen tænker på. — nemlig det erstatningsmæssige, mener jeg ikke, der er så forfærdelig megen uenighed, og det er altså heller ikke det, jeg har svaret på.

Jeg tror nok, at selve ekspropriationsinstitutionen vil blive meget vanskeligt at få tilpasset det formål, som vi i øvrigt er enige om.

Hermed sluttede forhandlingen.

§ 1

vedtoges uden afstemning.

Ændringsforslaget

forkastedes med 112 stemmer mod 11.

§§ 2-5

vedtoges uden afstemning.

Lovforslagets overgang til tredje behandling

vedtoges uden afstemning.

**Anden næstformand (Hanne Budtz):** Jeg foreslår, at lovforslaget går direkte til tredje behandling uden fornyet udvalgsbehandling. Hvis ingen gør indsigelse mod dette forslag, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Den næste sag på dagsordenen var:

*Første behandling af forslag til folketingsbeslutning om afskaffelse af merværdiafgift på fødevarer [af Hanne Reintoft].*

(Forslaget til folketingsbeslutning (nr. XL) findes i tillæg A. sp. 3615, fremsættelsen i tidenden sp. 6260).

Forslaget sattes til forhandling.

**Finansministeren (Ninn-Hansen):** Det forslag til beslutning, fru Hanne Reintoft har fremsat, er motiveret med, at fødevareromsen rammer hårdest de grupper i samfundet, der udgøres af pensionister, læringe og studerende. Det skal jeg ikke benægte at momsens kan gøre; den kan være mest følelig for de mindst bemidlede grupper i samfundet. Det er jo imidlertid noget, man hele tiden har været opmærksom på; det var det flertal i folketinget også, der i 1967 vedtog merværdiafgiften, for øvrigt med fru Hanne Reintofts stemme. Dengang var man også klar over, at momsens kunne få de virkninger, fru Hanne Reintoft omtaler i sin fremsættelsestale, og der blev gennemført forskellige foranstaltninger, der havde det formål at lette situationen for pensionister, læringe, studerende m. fl. Det har man fulgt op ved de forhøjelser, der er sket; der skete en forhøjelse i 1968 fra 10 til 12½ pct., og også ved den lejlighed blev der givet kompensationer: folke- og invalidepensionerne blev forhøjet, børnetilskuddene blev større, og de beløb, der er til rådighed for Ungdommens Uddannelsesfond, blev forøget. Da momsens i 1970 blev forhøjet til 15 pct., blev de her nævnte ydelser igen forhøjet.

Jeg kan også nævne, at der siden merværdiafgiftens gennemførelse er blevet ydet statstilskud til nedsættelse af forbrugerprisen på mælk, smør og ost, således at disse varer bliver friholdt for den prisstigning, der kom ved momsens indførelse.

Det har flere gange under drøftelser af merværdiafgiften her i tinget været fremhævet, at undtagelser fra afgiftspligten gjorde loven besværlig at arbejde med. Jeg tror ikke, jeg behøver at komme nærmere ind på de vanskeligheder, der ville opstå, hvis hele fødevarerområdet skulle undtages fra afgifts-