

§§ 1-3, ændringsforslag nr. 1 og 2, § 4, således ændret, § 5, ændringsforslag nr. 3, § 6, således ændret, og §§ 7-19 vedtoges uden afstemning.

Lovforslagets overgang til tredje behandling vedtoges uden afstemning.

Fjerde næstformand (Morten Lange): Lovforslaget går nu til fornyet behandling i udvalget.

Den næste sag på dagsordenen var:

Anden behandling af forslag til lov om videreførelse af Køgebugtbanen fra Vallensbæk til Køge.

(Første behandling af lovforslaget (nr. 158) findes i tidenden sp. 4230, udvalgets betænkning i tillæg B. sp. 1827).

Der var ikke stillet ændringsforslag.

Lovforslagets tekst og spørgsmålet om dets overgang til tredje behandling sættes til forhandling under ét.

Knud Damgaard: Det er glædeligt, at ministeren har givet tilsagn om at fremme Køgebugtbanens afsnit fra Vallensbæk til Hundige med 1 år. Det er glædeligt, fordi der er et stærkt og mangesidet behov for det, og det er glædeligt, fordi det er nødvendigt, hvis planlægning skal kunne lykkes, at man i tilstrækkeligt omfang og på de rigtige tider kan bringe de faciliteter ind i områderne, der skal til. Jeg vil derfor gerne sagtmødt pege på det lille afsnit i betænkningen, som siger, at udvalget finder, at enhver yderligere mulighed for at fremme færdiggørelsen bør udnyttes.

Og så er jeg overbevist om, at befolkningen i Køge Bugt-området ser frem til, at man efter DSBs statusopgørelse, der som nævnt skulle kunne være fremme i efteråret, får fastlagt terminerne for gennemførelsen af banen helt til Køge. Det skulle altså kunne ske i næste folketingsår, og i det håb skal jeg på mit partis vegne anbefale lovforslagets overgang til tredje behandling.

Juul-Madsen: To folketingsudvalg, nemlig udvalget vedrørende lovforslaget om ændring af loven om planlægning af Køge Bugt-området og udvalget vedrørende lovforslaget om videreførelse af Køgebugtbanen fra Vallensbæk til Køge, har hver for sig beskæftiget sig med nødvendigheden af, at S-banen så hurtigt som muligt videreføres ikke blot til Hundige, men helt frem til Køge.

I begge udvalg har der været enighed om på grundlag af det materiale, der har foreligget, og som klart har dokumenteret, at denne sag er en hastesag, at henstille til ministeren for det første at fremskynde færdiggørelsen af banen fra Vallensbæk til Hundige og for det andet til efteråret at komme med forslag til en anlægslov, der fastsætter terminer og tidsfølge for den videre strækning fra Hundige til Køge.

Jeg skal, idet jeg giver tilslutning til de udmærkede synspunkter, den forrige taler var inde på, henstille til den højtærede minister, at han følger det op, der er skrevet i betænkningen, og henstille, at man stemmer for lovforslaget.

Holmberg: Som det fremgår af betænkningen indstiller udvalget lovforslaget til vedtagelse uændret, dog med den tilføjelse, at udvalget finder det ønskeligt, at der findes midler til en hurtigere udbygning af strækningen end forudsat, og det lyder da fornuftigt. Så håber vi, at ministeren finder de midler. På venstres vegne kan jeg anbefale.

Skovmand: Jeg vil gerne i lighed med de øvrige ordførere takke ministeren, fordi han under udvalgsbehandlingen har givet tilsagn om, at han vil prøve på at gøre banen til Hundige færdig allerede i 1976, 1 år tidligere, end det oprindeligt var planlagt. Hermed er man nået ned på 80 pct. af den tid, som det tog at bygge den transiranske jernbane, og det kan vi jo blive nødt til at stille os tilfreds med.

Jeg vil dog gerne i lighed med flere af de andre talere understrege den opfordring, der i udvalgets betænkning er givet til at udnytte enhver yderligere mulighed for fremskyndelse af banen. Jeg tror, ministeren er klar over, at der i trafikudvalget var enighed om, at Køgebugtbanens udvidelse er en

[Skovmand.]

af de storkøbenhavnse trafikale investeringer, der må have den højeste prioritet.

Arne Larsen: Det er jo et lovforslag med en meget kort tekst, vi behandler: „Ministeren for offentlige arbejder bemyndiges til at videreføre anlægget af den dobbeltsporede S-bane langs Køge Bugt fra Vallensbæk til Køge.“ Der burde nok have stået, efter at vi har haft det til behandling i udvalget: S-banestrækningen Vallensbæk-Hundige færdiggøres senest 1976. Hvis der havde stået det i lovforslaget, havde jeg været beroliget. Det står der imidlertid ikke, men der står noget i betænkningen om, at ministeren vil prøve på at fremme arbejdet mest muligt og regner med, at han kan vinde 1 år, dels i forhandlingsfasen med kommunerne, dels i projekteringsfasen, dels i selve anlægsfasen. Det er altså på tre områder, der skal hugges lidt tid og forceres lidt frem.

I betænkningen siges det, at det bl. a. også beror på hurtigere tilgang af personelle ressourcer til S-baneanlægsområdet end forudsat ved lovforslagets fremsættelse, og jeg håber da, at ministeren tager dette til efterretning, sådan at man prøver på at få givet S-baneanlægsområdet de ressourcer, der er nødvendige, for at man kan videreføre dette arbejde i en hurtigere takt.

Så står der i betænkningen noget om, at vi afventer en til efteråret bebudet statusrapport fra DSB om planlægning og udbygning af nærtrafikken for at få et beslutningsgrundlag for prioriteringen af de følgende etaper af S-banen fra Hundige til Køge, og det lyder også meget pænt og godt, men jeg vil lige minde ministeren om, at vi i forbindelse med betænkningen over lovforslaget om ændring af lov om planlægning af Køge Bugt-området udtrykkelig siger, at der er et stort behov for denne banes videreførelse til Hundige i et hurtigere tempo, og videre, at man henstiller til ministeren for offentlige arbejder, at han giver et fast tilsagn om, at der i folketingsåret 1972-73 fremsættes forslag om fastlæggelse af terminer for banens videreførelse til Køge, således at banen fuldføres uden yderligere forsinkelser i forhold til Køge Bugt-områdets udbygning. Dette vil jeg meget understrege, for selv om trafikministeren ikke har haft noget med planlægningsloven for Køge Bugt-området at

gøre, er det vist påkrævet at henlede hans opmærksomhed herpå. Jeg forventer, at vi nu til efteråret får denne statusrapport fra DSB, og så vil jeg direkte spørge ministeren: når han har modtaget denne statusrapport, får vi så her i folketinget forelagt forslag til lov om udbygning af S-banenettet i Københavnsområdet, herunder altså Køgebugtbanens videreførelse til Køge, og får vi lovforslag om en eventuel videreudbygning af S-banenettet i Københavnsområdet? Vi får måske endda også et lovforslag om tunnelbaneanlæggets udbygning. Selv om vi har en lov i forvejen, kan jeg forstå på ministeren, at det kunne tænkes, at andre strækninger end dem, der er nævnt i den lov, vi én gang har vedtaget her i folketinget, skulle have en vis fortrinsret. Men da ministeren jo lægger meget stor vægt på udbygning af det kollektive trafikapparat her i Storkøbenhavnsoområdet, er jeg spændt på at høre, hvilke planer han egentlig har, når han har modtaget denne statusrapport fra DSB.

Ministeren for offentlige arbejder (Kampmann): Først vil jeg da takke udvalget for arbejdet med dette lovforslag. Hr. Arne Larsen har ganske ret i, at der ikke er nogen særlig direkte proportionalitet mellem omfanget af lovforslagets tekst og dets vigtighed og de bemærkninger, som både under første og under anden behandling har ledsaget lovforslaget.

Vi har gjort det fremskridt — jeg betragter det også selv som et fremskridt — at vi har fået fremskyndet den aktuelle banestrækning fra Vallensbæk til Hundige med 1 år, og jeg har også tilkendegivet i folketingsudvalget, at vi på ingen måde vil sinke videreførelsen, men at enhver af de processer, som indgår — forhandlingsfasen med kommunerne, vel først og fremmest den store kommune, selve projekteringen og endelig anlægsfasen — hver for sig vil blive fremskyndet, og at vi også vil forsøge at overlape de forskellige faser så meget som overhovedet gørligt for at fremme den samlede udførelse af banen.

I den forbindelse har jeg selv lagt megen vægt på, at vi i forhandlingsfasen med kommunerne får en rimelig afklaring, for så vidt angår parkeringsanlæggene, og jeg har forstået på en række af udvalgets medlemmer,

[Ministeren for offentlige arbejder.]

at det skulle der i høj grad være mulighed for at få. Når jeg nævner det, er det, fordi jeg har set, at andre borgmestre ikke har vist en tilsvarende fremkommelighed, som det synes at være tilfældet her for Køgebugtbanen.

Det er også rigtigt, som det er blevet fremhævet, at vi i lyset af den rapport, der fremkommer fra DSB her til efteråret, vil kunne tage stilling i folketinget — og det skal være en besvarelse til hr. Arne Larsen — til en forlængelse fra Hundige mod Køge, en eventuel forlængelse fra Tåstrup mod Roskilde, en eventuel forlængelse fra Ballerup mod Frederikssund og endelig, som hr. Arne Larsen også ganske rigtigt bemærker det, spørgsmålet om tunnelbanerne. Jeg kan altså besvare det spørgsmål, hr. Arne Larsen stiller, bekræftende: det er min agt, når denne nærtrafikrapport er fremkommet fra DSB, i folketinget at fremlægge mine synspunkter med hensyn til, hvorledes man løser problemerne. Jeg har endnu ikke taget stilling til, i hvilken form de skal forelægges, det afhænger også af rapporten, men jeg anser det for helt givet, at vi skal have en debat herom i det kommende folketingsår, og fremmest med trafikudvalget, men formentlig også her i tinget på grundlag af et lovforslag for visse deles vedkommende.

Jeg bør endelig understrege, at der med det lovforslag, der ligger her, er tale om en prioritering, for man kunne lige så vel, som det skete i 1961, have fremsat tre anlægslovforslag på én gang for de tre forlængelser af S-banestrækningerne, som jeg har omtalt, men der er kun fremkommet det ene. Det er udtryk for en prioritering, og det glæder mig, at folketinget synes at være enig i denne prioritering.

Ståhr Johansen: Jeg var meget interesseret i at høre hr. Arne Larsen, der nævnte spørgsmålet om undergrundsbaner, der uægtelig betyder uhyre meget for det storkøbenhavnske område. Jeg kan for øvrigt sige, at der findes kun én virkelig verdenssammenslutning vedrørende trafik, UITP, og på dens møder har man for længst fastslået, at alle byer over 500.000 indbyggere bør have en undergrundsbane, ellers er man ude af stand til at klare den meget koncentrerede trafik, som der er i en storby.

Jeg er derfor meget glad for hr. Arne Larsens spørgsmål til trafikministeren. Jeg har for mine synders skyld siden 1943 været med i kommissioner, der har beskæftiget sig med undergrundsbane, og der foreligger nu en lov, der for længst er vedtaget. Den siger, at Citybanen er nødvendig, for at man kan klare de vigtigste problemer, idet den i virkeligheden forbinder det store københavnske område med Køge Bugt-området, hvor man nu har den store udvikling, den fortsætter Hillerødbanen og Helsingørbanen og kører så igennem City fra Østerport over Rådhuspladsen til Hovedbanegården, og Hovedbanegården er jo det store centrum i trafikken. Denne lov er gennemført af folketinget, og den har bevirket, at staten og hovedstadskommunerne — og her kan vi gå helt op til Hundested, det er altså det område, vi regner for Storkøbenhavn, både København, Roskilde og Frederiksborg amter samt København og Frederiksberg — har investeret 14,9 mill. kr., efter at denne lov er vedtaget. Derfor mener jeg, at man må ikke bringe nogen usikkerhed ind i dette problem.

Jeg tror, at trafikministeren har været lidt, hvis jeg må bruge det udtryk, medvirkende til, at der er kommet en usikkerhed, idet han taler om spørgsmålet Amager. Alle, der har arbejdet med trafikproblemer i Storkøbenhavn, har været klar over, at Amager har været forfordelt, men så længe man ikke har fået fastlagt, hvor lufthavnen skal være, kan man ikke finde en løsning for Amager.

Med hensyn til lufthavnen har vi også en principskitse; jeg ville gerne have haft en anlægsskitse også. Amagers problemer er store, det vil jeg gerne have lov til at sige, og man er også fra Københavns kommunes side, fra flertallets side i København, enig i, at man har mishandlet Amager, men forholdet er bare det, at en løsning for Amager ikke kan findes, før man har planlagt, hvor den kommende lufthavn, der betyder så uhyre meget, skal ligge. Jeg mener personlig, at vi løser ikke trafikproblemet i København, hvis ikke vi får en ordening på undergrundsbanen. Jeg tror ikke på, at en storby på over 500.000 indbyggere — og København er jo væsentligt større — kan etablere den kommunikation, der er nødvendig både for erhvervslivet og for transporten mellem

[Stæhr Johansen.]

bolig og virksomhed, hvis man ikke har en undergrundsbane, og derfor er jeg lidt ked af, at der skabes usikkerhed om den.

Hr. Arne Larsen var inde på dette i et spørgsmål til ministeren. Ministeren har i en tale, som jeg kun har set refereret i pressen, også givet udtryk for en vis usikkerhed. Jeg mener, det er til skade for hele trafikken i Storkøbenhavn, hvis man begynder at løbe fra den ene løsning til den anden, og det er det, jeg er bange for. Jeg vil spørge ministeren, for jeg tror, det vil give en vis klaring: mener ministeren ikke, at den lov, vi har om Citybanen, vil være den rigtige i første omgang? Alle har renonceret på Nørrebrogadelinjen og på Amagerlinjen, indtil man fik en klaring, og man har renonceret på Balleruplinjen over Frederiksberg. Vi har alle sammen gjort det ud fra et eneste stærkt synspunkt: at den store trafik fra syd og nord, der skal forenes på Hovedbanegården, kun kunne gennemføres med den linjeføring, som blev udtrykt i folketingets, jeg tror enstemmige beslutning om den såkaldte Citylinje. Jeg er altså bange for, at man skal svække denne ved alt for mange udtalelser af forskellig art. Jeg forstod, at hr. Arne Larsen stillede et spørgsmål, men jeg vil meget gerne have, at ministeren ved denne lejlighed uddyber det lidt mere.

Arne Larsen: Hr. Stæhr Johansen har så evig ret. Der er så mange usikkerhedsmomenter. I 1961 vedtager man en lov her i folketinget om S-banennettets udbygning og herunder anlæg af en tunnelbanestrækning fra Dybbølsbro ind over Hovedbanegården og videre over Rådhuspladsen til Østerport Station. Det var den såkaldte Citybane. Så udskydes anlægget år efter år, og i mellemtiden opstår der en hel masse andre problemer for trafikken i København, og så sætter man en hel masse kloge hoveder i gang med at lave nye undersøgelser i én uendelighed. Man bruger tiden til undersøgelser og ikke til noget som helst andet. Jeg skal garantere for, at nu får vi en ny undersøgelse, der måske siger, at nu skal vi have lavet et tunnelbaneanlæg i en helt anden linjeføring, over en helt anden strækning, det er meget sandsynligt. Så skal det til overvejelse, og så skal det til principdebat, og så skal det hele udskydes 10 eller 15 år, og så er udviklingen

også løbet fra disse nye undersøgelser og disse nye principbeslutninger. Det er det, der er så rent ud sagt tåbeligt, den måde, hvorpå vi indtil nu har turneret trafikproblemerne her i København.

Derfor var der en ting til, som forbavsende mig noget, og det var, at ministeren sagde, at når han havde fået denne statusrapport fra DSB, vidste han ikke, om der skulle fremsættes nye lovforslag, eller om der skulle en fornyet principdebat her i folketinget om Storkøbenhavns trafikproblemer. Jeg må sige, at vi har ærlig talt haft principdebatter nok. Nu gælder det om at få noget af det udført. Vi kan ikke blive ved at diskutere og diskutere i én uendelighed.

Ministeren for offentlige arbejder (*Kampmann*): Jeg forstår, at vi med formandens godkendelse har fjernet os en smule fra Køgebugtdebatten. Hvis det er rigtigt, skulle vi altså være gået ind på at diskutere Citybanen, og med hr. Stæhr Johansens udgangspunkt om Saltholm lufthavn er vi vist for så vidt tilbage i vor store, principielle trafikdebat, som jeg egentlig troede vi lykkeligt havde forladt sidste onsdag, men jeg kan se, at den ikke for alle har fået en så tilfredsstillende slutning, at vi kunne forlade den med de 8 timer, der medgik til dette formål i onsdags.

Derfor vil jeg sige, at når jeg er nødt til at tage et forbehold, som jeg nævner for hr. Arne Larsen, med hensyn til, om oplægget til efteråret skal ske i lovsform eller ikke-lovsform, hænger det også sammen med, at man er nødt til at spekulere i termer, som i øvrigt meget hyppigt bliver berørt i den store trafikdebat, nemlig de økonomiske termer. Vi taler her om anlægsinvesteringer, som hr. Arne Larsen og hr. Stæhr Johansen er opmærksom på, for en Citybane, som i hvert fald, i hvert fald minimalt vil koste ca. 600 mill. kr., og nærrapporten skal såmænd nok afsløre, at tallet ligger i nærheden af milliard. Der skal man nok stille sig selv det spørgsmål, om man for denne milliard kroner får den bedst mulige trafikdækning i København, og det er netop det, rapporten skal understrege.

Til hr. Arne Larsen skal jeg kun sige, at når jeg har taget forbehold over for, om forslaget vil fremkomme i den ene eller den anden form, skyldes det ikke sagens tekni-

[Ministeren for offentlige arbejder.]

ske realitet eller spørgsmålet om trafikbeho-
vet i det hele taget, men en ganske kort
gennemtænkning af, om vi har råd til på de
pågældende tidspunkter disse meget store
trafikale investeringer.

Så vil jeg godt sige afslutningsvis, og det
ved jeg vil finde lydhørhed hos i hvert fald
hr. Stæhr Johansen, at vi kan ikke gå i gang
med disse meget store løsninger for Køben-
havn, idet jeg er af den opfattelse, at de
københavnske trafikproblemer i prioritet
ligger på niveau med Saltholm og måske i
virkeligheden er en del af Saltholm og øst-
vest forbindelserne, uden at være helt op-
mærksomme på de organisatoriske proble-
mer, vi med det samme løber ind i, når vi
skal behandle trafikproblemerne i Køben-
havn. Hermed tænker jeg på de forskellige
ejerformer, et forhold, der også har fundet
udtryk ved den finansieringsmåde, man har
anvendt i forbindelse med Citybanen.

Derfor har jeg, som jeg oplyste under traf-
fikdebatten i onsdags, til hensigt i løbet af
en måned at indkalde de forskellige ejerinter-
esser med henblik på at tage det første
skridt til at få dannet et Hovedstadens Tra-
fikskelskab, som vel naturnødvendigt må ind
i disse overvejelser både vedrørende anlægs-
udgifterne til disse baner og vedrørende et
eventuelt driftsunderskud, for jeg forestiller
mig ikke, at de ting, vi her snakker om, i
mange år ligefrem vil give et driftsoverskud.

Stæhr Johansen: Jeg takker trafikmini-
steren for svaret, og jeg vil da gerne sige til
ham, at hvis det havde stået til mig, havde
den lange 8 timers debat fået en anden ud-
gang. Jeg vil endda sige, at jeg ville hellere
have haft, at en af de to øvrige dagsordener
var blevet vedtaget, for så var vi kommet et
skridt længere. Så kunne man diskutere,
hvem der havde ret, men i hvert fald havde
man nået et resultat. Det gjorde vi ikke
med den afværgedagsorden, som ikke mini-
steren, men et par partier stillede, om at
man ikke skulle tage det standpunkt, som
virkelig havde bragt os et skridt længere
frem, enten det så var blevet det ene eller
det andet.

Jeg skal heller ikke fortsætte denne de-
bat, men vil dog gerne sige til trafikministe-
ren, der siger, at dette nærmest er en fort-
sættelse af trafikdebatten, at det er det ik-

ke. Vi diskuterer Købebugtbanen, og Køge-
bugtbanens idé er jo den, at den går ind i
Citybanen, den, vi dengang vedtog. Det var
en forbindelse mellem Køge Bugt over Ho-
vedbanegården med forbindelserne fra Hil-
lerød og Helsingør. Desværre fik man ikke
Frederikssund, Ballerup og Frederiksberg
med, og jeg vil da erkende, at jeg føler mig
nærmest som lidt af en martyr, fordi jeg
ikke trak spørgsmålet om Frederikssund,
Ballerup og Frederiksberg stærkere frem,
men nu er jeg jo beskeden af natur. Jeg
mener, at det er mere rigtigt, at man får
forbundet syd og nord over Hovedbanegår-
den end Ballerup-Frederiksberg, som jeg
håber kommer, men jeg kunne måske, hvis
jeg skulle være lokalpolitiker, have trukket
det lidt stærkere frem.

Så var ministeren også inde på spørgsmålet
om betaling. Her vil jeg minde ministeren
om, at vi har vedtaget en lov om Citybanen,
hvor kommunerne i hele det storkøbenhavn-
ske område, dvs. Roskilde amt og Frede-
riksborg amt, må betale 25 pct. Det er det
eneste sted i Danmark, hvor man forlanger
at kommunerne skal være med til at betale,
når det er jernbanelinjer, men kommunerne
har bøjet sig for det. Allerede her har man
altså en ordning, som ikke kendes andet-
steds i landet.

Det, der fik mig til at tage ordet, var
simpelt hen dette: hvor længe efter at lo-
vene er vedtaget i dette folketing — nu
tænker jeg på anlægslovene — og man er
begyndt at bruge penge, her drejer det sig
om små 15 mill. kr., kan man blive ved med
at diskutere andre linjeføringer i stedet for
at gå i gang med det arbejde, som i hvert
fald vi, der arbejder her i hovedstaden, mener
er nødvendigt? Nu vil jeg slet ikke beskil-
de ministeren for, at han ikke har taget sig af
det. Der har været tre trafikministre før
ham, siden vi beskæftigede os med disse
store problemer. Det er slet ikke noget an-
greb på trafikminister Kampmann, men det
er et angreb på den måde, hvorpå man be-
skæftiger sig med trafikproblemerne her i
landet, at love, der er vedtaget, simpelt hen
bliver syltet. Man bruger penge til boringer,
til undersøgelser af linjeføringen, der for
længst er bestemt. Dette er altså ikke møn-
tet alene på den nuværende trafikminister,
men også på alle dem, der har været trafik-
minister før hr. Kampmann, men jeg vil

[**Stæhr Johansen.**]

bare sige én ting: det løser ikke problemet, og jeg mener, vi her handler alt for langsomt.

(Kort bemærkning).

Arne Larsen: Ministeren trak nu de økonomiske problemer frem: når vi nu har fået de nye undersøgelser, kunne det ske, at udbygningen af dette S-baneanlæg i København kostede 1 milliard kr., og så bliver ministeren nervøs og tænker: gud ved, om vi så har råd til det, og det må vi så undersøge til den tid. Men jeg ønsker, at ministeren til efteråret grundigt har undersøgt, hvad det koster, og ud fra hvad det koster, og hvad landet har råd til, giver os et lovforslag, som siger: på det tidspunkt og inden for det interval af tid skal vi have det anlæg færdigt, og inden for det interval af tid skal vi have det anlæg færdigt, for det har vi råd til over en sådan årrække. Det mener jeg ministeren har en forpligtelse til at komme med, alt det andet er udenomssnak.

Ministeren for offentlige arbejder (Kampmann): Det ønske kan til fulde opfyldes inden for den dagsorden, som folketinget vedtog i onsdags, men som et flertal i SF ikke stemte for.

Hermed sluttede forhandlingen.

Lovforslagets tekst og dets overgang til tredje behandling
vedtoges uden afstemning.

Fjerde næstformand (Morten Lange): 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:

Anden behandling af forslag til lov om ændring af lov om offentlige veje.

(Første behandling af lovforslaget (nr. 70) findes i tidenden sp. 2268, udvalgets betænkning i tillæg B. sp. 1781).

Der var stillet 21 ændringsforslag i betænkningen.

Uden for betænkningen var der ikke stillet ændringsforslag.

Lovforlagets paragraffer, ændringsforslagene og spørgsmålet om lovforslagets overgang til tredje behandling sættes til forhandling under ét.

Bent Sørensen: I modsætning til det foregående lovforslag, som jo ingen ændringsforslag havde, men som alligevel medførte en lang debat, er dette et lovforslag, der har mange ændringsforslag, men som jeg formoder ikke kræver nogen lang debat.

Vi vil gerne takke ministeren for hans positive indstilling over for de forslag, der er kommet frem i udvalget, og de drøftelser, vi har haft i udvalget. Vi har fået ændret lovforslaget på en lang række områder, således at det virkelig er blevet bedre, også bedre administrerbart, og jeg skal ganske kort på mit partis vegne anbefale lovforslaget til endelig vedtagelse ved tredje behandling.

Stæhr Johansen: Jeg er glad for, at jeg i modsætning til før denne gang også kan sige tak til ministeren for offentlige arbejder. Jeg tror, jeg allerede ved første behandling sagde det, men jeg vil gerne gentage det, at dette er et uhyre teknisk lovforslag, et forslag, der politisk måske ikke har de store aspekter, men som er betydningsfuldt på grund af de retsafgørelser, der fremover kan træffes, jeg tænker både på ekspropriationsproceduren og meget andet. Lovforslaget har ved at gå igennem udvalget fået en bedre udformning, end det havde, da det blev fremsat, og jeg vil også gerne her takke ministeren, fordi han har foreslået lovforslaget ændret, så det, som det nu vil foreligge her efter anden behandling, er meget klarere. Det er en rent teknisk forbedring, som jeg betragter som en stor hjælp, når denne lov skal anvendes i praksis ude omkring.

Jeg er meget tilfreds med de ekspropriationsbestemmelser, som lovforslaget indebærer, og jeg er også meget tilfreds med, at det problem, som blev rejst af Aalborg Portland-Cement-Fabrik A/S, da vi behandlede