

Ministeren for offentlige arbejder (Kampmann): Jeg vil meget gerne bekræfte, at der for svæveflyverne ved denne lovændring, som formentlig nu bliver vedtaget, kan ligge et økonomisk problem. Jeg har imidlertid fundet det mest afgørende at lægge vægten på den forsikringsmæssige risiko, idet vi har skønnet, at risikoen er så nogenlunde lige stor for svævefly som for mindre motorfly. Når dette derefter influerer på præmien, skyldes det også forhold, som vi egentlig ikke i folketinget har nogen form for indflydelse på, idet der naturligvis må være et vist forhold imellem risikoen og antallet af forsikringstagere, og her er svæveflyverne yderligere ramt af det uheldige forhold, at det er et meget begrænset antal forsikringstagere, der er tale om.

Jeg skal imidlertid gerne på grundlag af de faldne bemærkninger undersøge, om der skulle være mulighed for økonomisk støtte andetsteds fra til at afbøde denne ganske kraftige stigning, og såfremt dette ikke er muligt, da, som hr. Mads Eg Damgaard var inde på det, overveje muligheden af ændringer ved senere ændringer af luftfartsloven.

Poul Dam: Jeg synes, det er interessant i dag at tænke tilbage på debatten i går, hvor man talte meget om sparevilje og om store linjer, og så høre forskellige ordførere tale om forøget statsstøtte til svæveflyveklubber. Så længe vi har det sådan, kommer vi ingen vegne.

Hermed sluttede forhandlingen.

Lovforslaget
vedtoges enstemmigt med 169 stemmer.

Anden næstformand (Hanne Budtz): Lovforslaget vil nu blive tilstillet statsministeren.

Den næste sag på dagsordenen var:

Tredje behandling af forslag til lov om visse hovedlandevejsstrækninger.

(Anden behandling af lovforslaget (nr. 71) findes i tidenden sp. 4030, udvalgets tillægsbetænkning i tillæg B. sp. 977).

Der var stillet 1 ændringsforslag i tillægsbetænkningen.

Uden for tillægsbetænkningen var der ikke stillet ændringsforslag.

Ændringsforslaget sattes først til forhandling.

Otto Mørch: Som det fremgår af tillægsbetænkningen, har udvalget holdt to møder mellem anden og tredje behandling; det er resulteret i det noget overraskende, at der af medlemmer af venstre og socialistisk folkeparti er blevet stillet ændringsforslag gående ud på, at vi nu skulle beslutte en vestligere linjeføring for den nord-sydgående motorvej ved Århus. Vi har ikke ment, at en sådan beslutning bør træffes uden en forhandling med Århus kommune og Århus amtskommune, og vi tilråder derfor, at man stemmer imod det stillede ændringsforslag og i dag nøjes med at bede ministeren give tilsagn om snarest muligt at indlede forhandlinger med Århus kommune og Århus amtskommune om dette spørgsmål og, når disse forhandlinger er sluttet, da at komme tilbage til folketingets trafikudvalg forhåbentlig med en indstilling, som folketinget kan forventes at godtage, og som også kan godtages af Århus kommune og Århus amtskommune.

Jeg mener, at spørgsmålet for disse to instanser i første række drejer sig om visse berettigede forventninger, som de har på grundlag af den vedtagne lov om den nord- og sydgående motorvej i Østjylland.

Niels Ravn: Som allerede nævnt af hr. Otto Mørch har venstres og socialistisk folkepartis medlemmer af udvalget stillet et ændringsforslag gående ud på, at vi nu skulle ændre linjeføringen for den østjyske motorvej oppe ved Århus til at gå vest om Brabrand Sø imod det, der står i lovforslaget, hvor man har forudsat en østlig linjeføring.

Jeg kan være enig med hr. Otto Mørch i, at de interesserede kommuner, herunder Århus amt, kan have en berettiget forventning om at få en forhandling med ministeriet for offentlige arbejder, inden vi skrider til en ændring af denne linjeføring, vel nok specielt med henblik på byrdefordelingsproblemet.

[Niels Ravn.]

Før vi kender resultatet af en sådan forhandling, som vi opfordrer ministeren til at tage, ønsker det konservative folkeparti ikke at tage endelig stilling til en ændret linjeføring af den østjyske motorvej i det pågældende område. Jeg kan på denne baggrund på den konservative folketingsgruppes vegne anbefale, at man stemmer imod det stillede ændringsforslag, og vil tilføje, at vi vil stemme for lovforslaget som helhed.

Holmberg: Ja, selv om den jyske motorvej er vedtaget for nu efterhånden mange år siden, dukker den jo op med visse mellemrum her i folketinget. Den gjorde det i forbindelse med Sønderjylland og i forbindelse med Vejle og nu åbenbart vedrørende Århusområdet, som er baggrunden for, at vi har stillet det ændringsforslag, vi har stillet om en ændret linjeføring fra øst om Brabrand Sø til vest om Brabrand Sø.

Der er nu ingen grund til at føre en længere debat herom, for vi har jo drøftet det mange gange før; og det er mit indtryk, at vi måske alle i trafikudvalget er enige om det rigtige i, at den skal være vest om Brabrand Sø. Men flertallet har så ment, at ministeren for offentlige arbejder skal føre forhandling med de berørte kommuner herom, og det kan jo lyde ret besnærende, men vi har nu drøftet det før. Det drejer sig om en motorvej, og det drejer sig her om 100 pct. refusion; det er staten, der bygger. Det er nok muligt, at kommuner i almindelighed skal høres derom, men deres bestemmelsesret i den anledning skal nok være ret så minimal. Det er muligt, at der er brug for begge linjeføringer; og det er der sikkert også; men når det er staten, der skal betale, er det også rimeligt, at vi bestemmer, hvor linjeføringen skal gå, og vi er, som jeg nævnte før, sikkert alle sammen enige om, at det mest rigtige ville være vest om Brabrand Sø.

Det er da muligt, at netop kommunerne i de områder har fået visse forhåbninger, men der er jo også en mulighed for endnu med de ændrede regler — vi ved jo, at vejfondstilskuddet stort set er faldet væk, og at der er lidt penge tilbage — at kommunerne i dette her område kunne få lidt andel i vejfondsmidlerne, hvad angår den østlige linjeføring. Men det bliver ved en forhandling

mellem trafikministeren og de berørte kommuner, som folketinget og vi ikke behøver at blande os i. Skulle ændringsforslaget blive stemt ned, skal ministeren jo, som flertallet udtaler — og det er vi enige i — føre forhandlinger netop med de berørte kommuner. Hvis forhandlingerne her ender, som vi vistnok alle sammen er enige om de skal ende, at det bliver vest om Brabrand Sø, er det i orden, men skulle det modsatte være tilfældet, kan jeg i alt fald fortælle, at så får vi afstemning om det én gang mere her i folketinget.

Jeg kan altså anbefale at stemme for ændringsforslaget. Punkterne under nr. 1, 2, 3, 4 og 6 er naturlige konsekvensændringer i forbindelse med ændringsforslaget i øvrigt.

Bilgrav-Nielsen: Den afstemning, der nu skal finde sted om ændringsforslaget, drejer sig i virkeligheden om, hvorvidt man ønsker at ændre en vedtaget linjeføring uden at spørge de lokale myndigheder, eller om man først vil overveje en ændring af linjeføringen efter, at man har spurgt de lokale myndigheder. I det radikale venstre er vi tilhængere af, at man spørger de lokale myndigheder.

Arne Larsen: Ja, socialistisk folkeparti og venstre har jo i fællesskab stillet et ændringsforslag til lovforslaget om visse hovedlandevejsstrækninger, og det drejer sig om den jyske motorvejs forløb i Århusområdet. Her må jeg måske for at lette på hukkommelsen hos visse ordførere meddele, at vi i det trafikudvalg, som folketinget nedsatte i forrige samling og i forrige samling igen, meget nøje har gennemdiskuteret disse spørgsmål og har været enige om, at vi nu skulle foretage en anden fordeling af vores motorvejsmillioner, således at staten til 100 pct. skulle dække udgiften til de motorveje, som havde til opgave at afvikle fjerntrafikken og trafikken mellem landsdelene, men at trafikken i og omkring byområder var kommunale eller amtskommunale opgaver, hvis der skulle udføres motorgader eller motorringveje i sådanne områder.

Derfor synes jeg, det er på høje tid, at kommunerne i Århusområdet får at vide, at her bliver der altså ikke tale om, at staten vil støtte et motorvejsanlæg, som går ind og berører Århus byområde. Det er den

[Arne Larsen.]

samme stilling, der er taget til dette problem i Københavnsområdet, og jeg kan ikke forstå, at der skulle gøres forskel på hovedstaden og andre storbyområder her i landet.

Vi var også i det forrige trafikudvalg enige om, at ministeren burde stille et ændringsforslag. Desværre blev det altså ikke til noget, og jeg kan ikke se, at der skulle være nogen grund til at afvente yderligere forhandlinger. Jeg synes, at Århus kommune og amtet derovre skal have klar besked: det er ikke en statsopgave at lægge en motorgade eller motorringvej ind så snært på Århus byområde, som man kunne tænke sig og ønske sig det. I forvejen er der to ringvejs- og ringgadesystemer i Århusområdet; det vil ærlig talt ikke være særlig hensigtsmæssigt at lægge endnu en tredje.

Derfor vil jeg på mit partis vegne meget stærkt anbefale det stillede ændringsforslag til vedtagelse og i øvrigt indstille lovforslaget til vedtagelse.

Ministeren for offentlige arbejder (Kampmann): Jeg beklager for så vidt, at det har været nødvendigt at stille ændringsforslaget, idet jeg har det indtryk, at der i realiteten er en betydelig grad af enighed i udvalget og formentlig også i folketinget, uden at det rigtig er blevet markeret — og med denne fremgangsmåde ej heller bliver markeret i dag — om en linjeføring vest om Brabrand Sø. Dette sker ikke mindst af miljømæssige årsager, og det sker naturligvis også af de årsager, som hr. Arne Larsen var inde på, de finansielle, idet man må være helt opmærksom på, at der bliver en betydelig parallel i en århusiansk afgørelse og i den kommende københavnske afgørelse, som vi sammen med trafikudvalget vel skal træffe i indeværende samling for store deles vedkommende.

Jeg må finde det rigtigt, at man også i dette tilfælde, således som der har været tale om ved en lang række andre linjeføringer, som hr. Bilgrav-Nielsen var inde på det, forhandler med amterne og kommunerne først og forsøger så vidt muligt at nå frem til en linjeføring, som er i overensstemmelse hermed. Der er nok grund til at understrege, at det ved denne forhandling ikke alene bliver et problem om den tekniske udformning af linjeføringen, men også i høj grad, hvad denne linjeføring implicerer af finansielle

konsekvenser på et senere tidspunkt. Derfor er lidt af denne diskussion om linjeføringen nok en skindiskussion, i det omfang man ikke inddrager, hvilke finansielle konsekvenser forskellige linjeføringer omkring Århus-området måtte få.

Men nu er ændringsforslaget altså stillet. Jeg tror ikke, at det afspejler en reel uenighed, og jeg tror heller ikke, afstemningstallene om lidt vil afspejle en reel uenighed. Jeg regner med, at der herefter vil være flertal for at starte disse forhandlinger med Århus kommune og med Århus amtsråd, der, så vidt jeg ved, efter nyvalget ikke har været inddraget i disse forhandlinger; det er overalt sket med de gamle kommuner og med de gamle amtsråd. Herefter vil jeg naturligvis, når disse forhandlinger er færdige, såfremt jeg får mandat hertil ved afstemningen, komme tilbage til trafikudvalget.

Guldberg: Det kunne jo lyde, som om dette var en meget lille sag, og det er det måske også. Men når ministeren for offentlige arbejder her siger, at der nok er enighed i realiteten, må jeg i og for sig gå ud fra, at det er der også, og det vil der vedblive at være. Men jeg synes nok, at man — og det er jo det, der er grunden til, at dette ændringsforslag er stillet — ligesom mangler en lille smule hold på, hvad begrundelsen så skulle være for, at man i Århus-området anlægger en anden linje, end man gjorde, da folketinget sidste år gennemførte en total fastlægning af, hvilke veje der skulle indgå i det vejnet, som staten havde ansvaret for. Det blev fastlagt af folketinget gennem forhandling her, og det, man skulle forhandle med amter og kommuner, var de ændringer, som det kunne betyde i forhold til, hvad de hidtil havde regnet med, og hvor der som led i denne omlægning gennem en afviklingsordning kunne gives tilsagn over vejfonden til, at man kunne tage hensyn til, at der havde ligget nogle forudsætninger og nogle forventninger, som nu ikke længere eksisterede.

Denne retningslinje er ført igennem meget konsekvent og i meget stor enighed i øvrigt — ellers havde det jo heller ikke kunnet lade sig gøre — også i København og over for alle andre kommuner.

Det, der altså foruroliger mig lidt, er, at man nu i denne sag ligesom har den opfat-

[Guldberg.]

telse; at spørgsmålet om, hvorvidt det, vi fastlægger herinde som det net, staten har ansvar for, i hvert fald i Århus-området, skal baseres på en forhandling med Århus amt om, hvorvidt vi skal vælge den ene eller den anden side. Det har jeg svært ved at forstå. Jeg kan godt forstå, at man skal forhandle med Århus amt om konsekvenserne af den beslutning, som vi kan tage, men så kan jeg ikke forstå, at vi ikke tager den beslutning i Århus som alle andre steder, og det er det, der ligesom foruroliger lidt. Det kan ikke være sådan, at der skal være en særlig regel, og jeg tror, det er et farligt skråplan at komme ind på. Vi kan jo komme ud for flere sager i fremtiden, og jeg tror, det er et skråplan at komme ind på, hvis man ikke vil holde den linje, som blev lagt fast, og som vi dengang var enige om over hele landet.

Ministeren for offentlige arbejder (*Kampmann*): Må jeg sige til hr. Guldberg, at jeg tror stadig væk ikke, der er nogen væsentlig uenighed os imellem. Vi er jo enige om — og sådan forstod jeg også hr. Guldbergs indlæg — at man ikke kan adskille spørgsmålet om en ændret linjeføring fra de finansielle konsekvenser, som en sådan ændret linjeføring måtte få. Der ligger i hvert fald i det sidste spørgsmål om de finansielle konsekvenser et ganske klart behov for forhandling med de lokale myndigheder, idet der jo ved den vejlov, som nu træder i kraft pr. 1. april i år, er givet visse muligheder for at yde støtte, hvis man har et tidligere tilsagn, i en overgangsperiode, indtil vi får endeligt afviklet disse vejfondsmidler.

Jeg forstod på hr. Guldbergs indlæg, at der i denne diskussion om, hvad en ændret linjeføring måtte medføre af økonomiske konsekvenser, ligger et behov for at forhandle med de lokale myndigheder, og det er præcis den forhandling, jeg vil påtage mig.

Hermed sluttede forhandlingen om ændringsforslaget.

Ændringsforslaget

forkastedes med 123 stemmer mod 45.

Lovforslaget som helhed sattes derefter til forhandling.

Skovmand: Den i lovforslaget omtalte motorvej mellem Skødstrup og Tåstrup har i dag en trafik på ca. 6.000 biler; hvilket ligger væsentligt under, hvad der normalt må anses for at være en motorvejs kapacitet. Det er helt nødvendigt, at der bygges en ny vej, men måske kan en lavere dimensioneret vej, f. eks. en 4-sporet motortrafikvej, klare trafikafviklingen på en for trafikanterne tilfredsstillende måde.

Jeg har rejst dette spørgsmål i udvalget, men af tidsmæssige grunde har det ikke været muligt at få det tilfredsstillende belyst. Det ligger klart, at der kan spares ca. 50 mill. kr. ved at anlægge vejen som 4-sporet motortrafikvej, men at trafikikkerheden naturligvis vil være ringere end ved en ren motorvej. Spørgsmålet er så, hvor meget trafikikkerhed vi får for de 50 mill. kr., og om vi ikke ved indsats på andre felter, f. eks. ved adskillelse af motoriseret og gående-cyklende trafik, ville kunne opnå større resultater.

Jeg vil gerne spørge ministeren, om man vil være rede til at foretage en sådan afvejning, også efter at lovforslaget nu vedtages. Det kan måske vise sig at være et spørgsmål, der kan have interesse også ved andre motorvejsprojekter.

Ministeren for offentlige arbejder (*Kampmann*): Jeg vil gerne besvare hr. Skovmands spørgsmål bekræftende. Det er rigtigt, at der stilles en model op for, hvor meget trafikikkerheden er værd, altså i dette tilfælde hvor meget vi sparer ved at nedklassificere det pågældende projekt, som er omtalt i lovforslaget; og hvor meget det vil forøge trafikikkerheden. Det er altså nogle faktorer og nogle værdier, vi skal stille over for hinanden; og på det grundlag se at finde frem til den på enhver måde bedste ordning i kvalitetsmæssig henseende. Der er altså så meget mere grund til at se med en vis appetit på de 50 mill. kr., som herved kan spares, da lovforslagets vedtagelse, som formentlig nu finder sted, jo et stykke længere syd på i Vejle amt medfører en merudgift i forhold til det, der oprindeligt var tilsigtet, på ca. 20 mill. kr.

Hermed sluttede forhandlingen.

Lovforslaget

vedtoges enstemmigt med 168 stemmer.

Anden næstformand (*Hanne Budtz*): Lovforslaget vil nu blive tilstillet statsministeren.

Den næste sag på dagsordenen var:

Tredje behandling af forslag til lov om ændring af lov om børne- og ungdomsforsorg. (Ændrede tilskudsregler for daginstitutioner).

(Anden behandling af lovforslaget (nr. 46) findes i tidenden sp. 4037, udvalgets tillægsbetænkning i tillæg B. sp. 975).

Der var ikke stillet ændringsforslag.

Lovforslaget sættes til forhandling.

Albertsen: Socialudvalget har holdt et møde mellem anden og tredje behandling, hvor to problemer har været fremdraget, som vi ikke har haft lejlighed til at drøfte inden anden behandling. Det ene var spørgsmålet, om man kunne finde en form for udjævning af taksterne i de nye og de ældre institutioner, og her har vi fået afklaret, at man arbejder med disse problemer i socialstyrelsen, og at der kan være tale om et eventuelt udspil inden for en overskuelig tid.

Det andet problem, som har været rejst, var en nærmere klargøring med henblik på de midler, der via denne lovs-initiativ kommer til at udfolde sig i form af større bevilninger til åndssvageforsorgen: hvorledes fordelingen vil være mellem investering og drift i henholdsvis det første og det andet finansår, vi her taler om. Vi har haft dette til behandling i det samrådsmøde, vi havde mellem anden og tredje behandling, og har dermed fået afklaret den problematik, der er forbundet med den særlige islæt i denne lovgivning, der her er tale om.

Jeg skal på flertallets vegne, socialdemokratiet og socialistisk folkeparti, anbefale tinget at stemme for lovforslaget som helhed og at acceptere betænkningens udformning.

Nathalie Lind: På det konservative folkepartis, venstres og det radikale venstres vegne skal jeg udtale, at de tre partier kunne tiltræde de af socialministeren til 2. behandling stillede ændringsforslag, hvorefter statstilskuddet til daginstitutionerne forbliver, som det er i dag. Men mindretallet indstiller lovforslaget til forkastelse og vil stemme imod det under hensyn til, at regeringen opretholder bestemmelsen om, at der skal ydes 100 pct. statstilskud til lægetilsyn og tandpleje.

Hermed sluttede forhandlingen.

Lovforslaget

vedtoges med 85 stemmer mod 81.

Anden næstformand (*Hanne Budtz*): Lovforslaget vil nu blive tilstillet statsministeren.

Den næste sag på dagsordenen var:

Første behandling af forslag til lov om ændring af lov om kommunal indkomstskat.

(Lovforslaget (nr. 128) findes i tillæg A. sp. 2255, fremsættelsen i tidenden sp. 2902).

Anden næstformand (*Hanne Budtz*): Jeg foreslår, at vi får så megen ro, at vi nu kan påbegynde den nævnte førstebehandling.

Hjortnæs: Allerede under første behandling af forslag til lov om kommunale personfradrag m. v., det var i april 1969, gjorde mit partis ordfører sig til talsmand for det synspunkt, at tiden nu var inde til at bringe personfradraget ved kommuneskatten på linje med personfradraget ved statsskatten og ved folkepensionsbidraget. Grundsyns-