

[Ministeren for offentlige arbejder.]

skud på postvæsenets bladbesørgelse kan jeg heller ikke tiltræde dette ændringsforslag.

Kampmann (S):

Jeg forstår nu, at hr. Gudme vil være parat til, mellem anden og tredje behandling, at finde det mindreprovenu, der vil fremkomme, hvis ændringsforslagene fra det radikale venstre og det konservative folkeparti bliver vedtaget. Det er en bagvendt fremgangsmåde. Det ville have været rigtigere under det meget omfattende udvalgsarbejde, vi har haft, at tilkendegive, hvorfra man ville skaffe de penge, som man mister, hvis forslaget bliver vedtaget, fremfor at komme nu og sige: ja, nu kan I først vedtage forslaget, så skal vi finde pengene bagefter.

Til trafikministeren vil jeg blot sige, at hvis udvalgsarbejdet kan blive færdigt, inden vi skal forhøje portoen næste gang, så er jeg tilfreds.

Hermed sluttede forhandlingen.

Ændringsforslag nr. 1

forkastedes med 120 stemmer mod 11.

Ændringsforslag nr. 2

forkastedes med 95 stemmer mod 36.

Ændringsforslag nr. 3, § 1, således ændret, ændringsforslag nr. 4 om en ny affattelse af § 2 og § 2 i den nye affattelse *vedtoges* uden afstemning.

Ændringsforslag nr. 5-7 om nye affattelser af §§ 3-5 betragtedes som *forkastet* med samme stemmetal som ændringsforslag nr. 2.

§§ 3-5

vedtoges uden afstemning.

Lovforslagets overgang til tredje behandling vedtoges uden afstemning.

Formanden:

Lovforslaget går nu til fornyet behandling i udvalget.

Den sidste sag på dagsordenen var:

Første behandling af forslag til folketingsbeslutning om nyvurdering af projekteringen m. v. af en nord-sydgående motorvej i Jylland med forskellige tilsluttende vejforbindelser [af Thorkild Pedersen m. fl.]

(Forslaget til folketingsbeslutning (nr. XLVII) findes tillæg A. sp. 2591, fremsættelsen i tidenden sp. 4933).

Forslaget sattes til forhandling.

Ministeren for offentlige arbejder (Damsgaard):

I forbindelse med behandlingen af lovforslaget om projektering m. v. af den jyske motorvej i 1964 og 1965 blev der udført et omfattende arbejde med hensyn til vurdering af linjens placering. Forarbejdet til dette omfattende arbejde forelå i vejdirektoratets rapport om anlæg af motorveje i Jylland udgivet i november 1962. I denne rapport er der lagt særlig vægt på undersøgelse af den i bemærkningerne til det foreliggende forslag omtalte linjeføring fremlagt af professor Johannes Humlum, ligesom også linjeføringer i lighed med hr. Holmbergs forslag, der fremsattes over for folketingets trafikudvalg i 1970, indgår i undersøgelsen.

Det er disse linjeføringer, der nu ønskes taget op til ny vurdering, uanset at arbejdet med bygningen af vejen efter den vedtagne linjeføring er i fuld gang på grundlag af anlægslove for delstrækninger. Det er formentlig i konsekvens af, at de største arbejder er udført omkring Kolding, at forslagsstillerne kun taler om en ændring af linjeføringen fra Kolding-Vejle og nordpå. Der er

[Ministeren for offentlige arbejder.]

imidlertid også påbegyndt arbejder mellem Horsens og Århus, og endvidere er motorvejen fra den nye Lillebæltsbro nord og vest om Kolding mod Sønderjylland anlagt under hensyntagen til projekteringslovens linjeføring. Alt i alt er der altså ved de udførte arbejder sket en temmelig betydelig binding af den linje, folketinget har vedtaget tidligere.

Når forslagsstillerne i bemærkningerne til forslaget til folketingsbeslutning særlig fremhæver energispørgsmålet, vil jeg dog gerne sige, at den foreslåede linjeføring vil betyde en væsentlig forøgelse af vejlængden mellem Lillebæltsbroen og Århus. Efter de beregninger, der allerede er udført, må det antages, at kørselsarbejdet vil blive 10-15 pct. større ved en vestlig linjeføring, ligesom tidsforbruget i hvert fald for nogle ture vil være op til 3 gange større.

Udviklingen i Jylland har stort set fulgt de antagelser, man har gjort i vejdirektoratets rapport, og en nyvurdering af linjeføringen på trafikalt grundlag kan derfor næppe føre til et andet resultat end det, folketinget kom frem til ved behandlingen af projekteringsloven i sin tid. Dette hænger især sammen med, at de største trafikskabende områder i Jylland fortsat er beliggende i Østjylland, således at der dels er et væsentligt behov for motorvejen i dette område, dels kun i dette område er tilstrækkelig trafik til at kunne motivere motorvejsanlæg. Jeg ved meget vel, at det føres frem: ja men dette underlag kan måske stige i Vestjylland og i Midtjylland. Vi er nødt til at gå ud fra de prognoser, der kan stilles op på det grundlag, der er. De vestlige linjeføringer indebærer i øvrigt meget store naturfredningsmæssige problemer i området omkring Silkeborg, ligesom også byplandispositioner ved Silkeborg og Viborg kan blive berørt.

Ser man på den økonomiske side af sagen — og det bør man jo også gøre — viser de tidligere beregninger, at man med en vestlig linjeføring under alle omstændigheder må foretage en udbygning af det nuværende vejnet i Østjylland, således at en vestlig linjeføring alt taget i betragtning vil medføre merudgifter skønnet over for mig på ca. 1 mia. kr. i det nuværende prisniveau. Hertil

kommer de omkostninger, der allerede er medgået til projektering, ekspropriation og anlæg af delstrækninger af den østjyske motorvej.

Alt taler således for, at der ikke af økonomiske eller trafikale grunde synes at være basis for at tage folketingets vedtagelse fra 1965 om en linjeføring for den jyske motorvej op til fornyet overvejelse.

Henning Jensen (S):

Det er jo almindelig kendt, at befolkningen og dermed vælgerne har en ret så stor interesse for trafikspørgsmål og trafikplanlægning, og det er lige så kendt, at politikerne er tilbøjelige til at lytte til de røster, der lyder iblandt befolkningen, når det drejer sig om etablering af nye veje i vort samfund.

Jeg synes, man må fastslå med hensyn til det forslag, vi behandler i dag, at her har politikerne måske nok forsøgt at påvirke befolkningen i de områder, hvor politikerne er valgt. Jeg synes, forslaget bærer meget tydeligt præg af, at enkelte eller måske flere politikere har stillet vælgerne visse ting i udsigt i forbindelse med valget den 4. december sidste år.

Det spørgsmål, vi skal drøfte i dag, har jo været gjort til genstand for en meget stor debat her i folketinget for ca. 10 år siden, og vi kender alle resultatet; det blev den østlige linjeføring, og på mit partis vegne må jeg fastholde, at denne linjeføring er vi fortsat tilhængere af.

Jeg vil gerne pege på to grunde, som gør, at vi mener, man ikke bør ændre på denne linjeføring, som folketinget har vedtaget. For det første vil det slå en lang række af de østjyske kommuners trafikplanlægning eller i det hele taget planlægning i stykker, for det andet må man, som også ministeren var inde på, påpege, at en lang række projekteringsopgaver i forbindelse med den østlige linjeføring er så langt fremme, at det vil virke ganske ejendommeligt, hvis man begynder at ændre på de retningslinjer, som folketinget har vedtaget.

Det er klart, at ved et så stort projekts realisering kan der være tale om at kigge på detaljer, og mit parti vil naturligvis gerne medvirke hertil. Der kan være en lang række linjeføringer i forbindelse med den nord-sydgående motorvej, som måske bør gøres

[Henning Jensen.]

til genstand for en revision, og hvad det angår, tilsiger vi meget gerne vor støtte hertil.

Min konklusion skal være, at jeg finder dette forslag lige så urealistisk, som hvis man stillede forslag om at flytte den ny Lillebæltsbro.

Ove Jensen (FP):

Hvis vi — på baggrund af landets dårlige økonomi — overhovedet har råd til at bygge den jyske motorvej færdig på nuværende tidspunkt, er der efter min opfattelse al mulig grund til at tage linjeføringen op til ny overvejelse.

Den østjyske linjeføring blev vedtaget i 1965, men der har i de forløbne år været en tendens til at flytte virksomheder og institutioner væk fra til områder, hvor der var ledig arbejdskraft, og denne udvikling vil ganske givet fortsætte i de kommende år. Det er en udvikling, som vi kun kan være tilfreds med, og den vil blive forstærket ved, at motorvejen får en central placering op midt i Jylland.

Det at bygge en motorvej er dyrt i dag, og der er derfor al mulig grund til at sikre sig, at den blive placeret sådan, at den opfylder de krav, som fremtiden vil bringe, og da den industrielle udvikling i Jylland sikkert vil trække væk fra fremover, må det derfor være naturligt at placere motorvejen op midt i landet. I modsat fald kan det blive aktuelt om nogle år, at der også skal bygges en motorvej op langs vestkysten.

En anden ting, der også kan være grund til at pege på, er, at ved den østjyske linjeføring vil der blive ødelagt store arealer af frugtbar landbrugsjord. Det er på høje tid, vi begynder at passe på den eneste ressource, vi har her i landet, nemlig jorden, og der er som bekendt stor forskel på jordboniteten i Midtjylland og Østjylland. Vi har for nylig oplevet en energikrise, som ganske vist er kommet til os udefra, men vi kan let komme i den situation, at vi står med en fødevarerkrise, hvis det ikke snart går op for os, at vi ikke kan føde flere og flere mennesker, hvis vi til sidst kun har den ufrugtbare jord tilbage.

Min konklusion må derfor blive, at der foretages en nyvurdering af, om vi for det første overhovedet har råd til at udbygge

den jyske motorvej på nuværende tidspunkt, og hvis resultatet heraf bliver, at det har vi, at man da tager spørgsmålet om linjeføringen op til ny overvejelse under hensyn til den udvikling, der er sket siden 1965.

Holmberg (V):

Det siges jo om de gamle dragonheste, at når de hører hornmusikken, har de svært ved at stå stille i båsene, og uden i øvrigt naturligvis at drage sammenligninger er vi jo nogle, der har hørt tale om den nord-sydgående motorvej i Jylland.

Det er jo nemlig mange, mange år siden, at det først kom frem. Vi er nogle her i tinget, der har arbejdet med det projekt i mange år, ca. 15-16 år, siden den førte rapport kom herom. Nu er der gået ca. 10 år, siden man begyndte det meget omfattende arbejde på at finde frem til den rigtige linjeføring, og det er ikke ukendt — det fremgår af Folketingstidende — at vi ikke har været enige herom. Jeg var en af dem, der mente, at den vedtagne linjeføring var forkert, og har også stillet et andet forslag og har fået det stemt ned.

Nu har så hr. Thorkild Pedersen m. fl. mange år efter ment, at en nyvurdering ville være på sin plads, og jeg har naturligvis nogle bemærkninger herom.

Når forslagsstillerne i forslaget og bemærkningerne særlig fremhæver energispørgsmålet, må jeg sige, at det kan jo bruges til meget, vi har for nylig set det bragt frem i forbindelse med en lufthavn, og dér kunne det vel alligevel bedre bruges. Men jeg må sige, at når vi skal bruge noget med effekt i det spørgsmål, må vi erkende, at der er en anden ting, der måske bedre kunne drages frem, nemlig egnsudvikling m. v., men her bliver det også svært at få noget nyt frem, for det har vi sandelig endevendt mange gange i de utallige diskussioner, vi har haft herom.

Jeg finder faktisk ingen anledning til at gå i enkeltheder og trække de gamle travere frem, hverken om kørslen, kørselslængden, det energimæssige, det naturfredningsmæssige, det økonomiske eller andet. Jeg mener, det er rigtigt at tage dette her på en lidt anden måde.

Der er visse ting, vi er nødt til at tage til efterretning, og det er, at den såkaldte

[Holmberg.]

østjyske motorvej er vedtaget her i folketin- get, i øvrigt med et stort flertal, for mange, mange år siden. En ting mere er, at den planlagte linjeføring allerede er i fuld gang, og der er vedtaget anlægslove for store strækninger. Det gælder, som ministeren nævnte, ved Kolding, det gælder mellem Horsens og Århus, det gælder Sønderjylland, og det gælder også Randers-Ålborg. Når jeg så nævnte Sønderjylland, skal det også tilføjes, at motorvejen fra den nye Lillebælts- bro nord og vest om Kolding netop mod Sønderjylland er anlagt under hensyntagen til projekteringslovens linjeføring.

Det kunne være meget fristende at give tilslutning til en linjeføring, man selv har foreslået — det er jo fortrinnsvis den, for- slagsstillerne kører frem med — men når jeg alligevel vil advare, er det med forskellige begrundelser, dels den, jeg allerede har gi- vet: den for længst vedtagne lov, dels noget, som måske er mere væsentligt, nemlig at vi gerne skal kunne have tillid til, at en vedta- get lov er lov. Både kommuner og amter og planlægningsmyndigheder er i fuld gang med projektering og ekspropriation, og der er som sagt vedtaget anlægslove. Kan vi så komme mange år efter og sige, at det gælder ikke mere? Der er givet tilsagn fra folketin- get og fra vejdirektoratet, og i tillid hertil er der disponeret. Hermed være ikke sagt, at vi ikke kan drøfte enkelte delstrækninger på snævre områder, men i det store og hele vil jeg finde, at nu vi skriver 1974 og loven er vedtaget for 9 år siden, ville det at foretage en omfattende nyvurdering i den danske befolkning skabe mistillid til de af folketin- get vedtagne love, og det vil jeg ikke være med til.

Bilgrav-Nielsen (RV):

Udtrykket nyvurdering forekommer mig ikke ganske ukendt. Jeg må indrømme, at vurderingen af, hvorvidt man skal anvende en nyvurdering på et projekt, i høj grad må afhænge af, hvor langt man er kommet i ret- ning af at investere. I det spørgsmål, der her er tale om, er vi kommet ganske langt — det er allerede nævnt — og ministeren har lagt tal på; det vil sige, at hvis vi nu skal til at ændre i den vedtagne linjeføring, vil det betyde adskillige millioner kroners spildt investering.

Jeg har megen forståelse for motivet, der ligger bag forslagsstillerens ønsker. Jeg har selv tidligere været med til, jeg tror oven i købet sammen med hr. Holmberg, at fore- tage supplerende undersøgelser af alterna- tive linjeføringer. Vi er ved disse undersø- gelser blevet overbevist om, at den tid er forbi, hvor der kan ændres væsentligt i den østjyske motorvejs linjeføring. Det er klart, som det allerede er nævnt, at der er enkelte steder, hvor man mere lokalt kan debattere, om der burde gennemføres ændringer, og jeg vil da gerne sige her, at det er min overbe- visning, at vi i Århusområdet må vælge at gå vest om Brabrand Sø i stedet for øst om, men det er ligesom ikke tiden at diskutere det nu.

Der er også andre anlæg i forbindelse med den østjyske motorvej, som vil blive berørt af en eventuel ændring af linjeføringen. Det drejer sig om de diagonaler, som blev be- sluttet i sammenhæng med den østjyske motorvej. Jeg tror, det er meget væsentligt, at vi lægger mærke til, at den østjyske mo- torvejs gennemførelse fandt sted, samtidig med at man fastlagde en række andre vej- strækninger. Og efter at hr. Henning Jensen har givet udtryk for, at forslagsstillerne kan mistænkes for at have egnsnæssige interes- ser i forslaget, skal jeg ikke undlade at næv- ne, at den samme hr. Henning Jensen har stillet forslag om at ændre ved en anden af de linjeføringer, som er fastlagt i forbindelse med den østjyske motorvej, nemlig diago- nalvejen fra Give over Brædstrup til Skan- derborg. Det er efter min mening en af de vejstrækninger, som var en forudsætning for den placering, den østjyske motorvej fik, og en af de vejstrækninger, der må gennemf-øres som forudsat.

En anden strækning, som også er fastlagt i forbindelse med den østjyske motorvej, er den strækning fra Århus ud til Tirstrup luft- havn, som nu er besluttet ved anlægslov som motorvej. Jeg mener, dette projekt bør omvurderes. Jeg tror ikke, vi her skal bygge motorvejsstandard. Der er i øvrigt et interes- sant kapitel i perspektivplan II netop om dette projekt, hvor man klart viser os, at dér har vi dimensioneret alt for stort. Men dér er ikke ofret penge i væsentligt omfang, dér kan man måske nå at ændre noget.

Men i det alt væsentlige må jeg sige, at jeg tror, tiden er forpasset, og jeg tror i øv-

[Bilgrav-Nielsen.]

rigt ikke, der i mange, mange år fremover vil være fjerntrafik nok til et motorvejsanlæg som det, forslagsstillerne forestiller sig.

Burgdorf (KF):

Der er vel ikke meget, som kan sætte sindene sådan i bevægelse som netop vejføring igennem et landområde, og det har jo også stor betydning både miljømæssigt og samfundsmæssigt. Og når man snakker om motorveje, bliver dette yderligere forstærket, for der er store pengemæssige investeringer knyttet dertil, og derfor er en fejlinvestering her til ubodelig skade.

Nu har jeg forstået både på trafikministeren og på andre, der er kommet med indlæg her, at store dele af den østjyske motorvej ikke bare er projekteret, men også etableret mange steder, og det må jeg da bøje mig for. Når jeg er gået med til at ville nyvurdere disse ting, er det naturligvis ikke dér, hvor investeringer er sket på samfundets vegne, slet ikke, men dér, hvor der er mulighed for at ændre til det bedre, og dér mener jeg at en nyvurdering virkelig må kunne komme ind.

Jeg skal bare nævne det, som også tidligere er omtalt her i dag, nemlig Århusområdet. Jeg mener, det må være helt forkert at mase en motorvej ind igennem en tæt bebyggelse, jeg mener, motorvejen må føres vest om Brabrand Sø.

Et andet spørgsmål, som jeg gerne vil stille trafikministeren, lyder: er det en fast beslutning, at motorvejen skal gå over Vejle Fjord? Jeg mener, det er en fuldstændig fejlinvestering, hvis der skal slås en bro over den. Her kunne man udmærket have linjeføringen vest for.

Men der er også et andet spørgsmål. Det var trafikministeren, som nævnte, at i Sønderjylland var vejen ikke bare projekteret, men også for en stor del bygget. Det er korrekt, men jeg vil gerne minde ministeren om, at om ikke ret længe er tyskerne ved den danske grænse med deres motorvej, deres Europavej, og vi har projekteret et stykke op til Åbenrå, og den er igen i orden den anden vej nord om Kolding til Fyn, men der mangler et stykke på 30 km, eller hvor meget det kan være.

Jeg mener, det må være en af de mest påtrængende investeringer i dansk vejbyg-

ning at få det etableret, og jeg vil gerne spørge ministeren: når og hvis vi får råd til det, er det så ikke et af de stykker vej, som vi må se at få etableret? Når tyskernes motorvej er klar til grænsen, kan vi forvente en meget stærk trafik den vej opover, og da må vi også være klar til at kunne tage den. Jeg mener, det er en blindgyde at føre vore gæster ind i, når de ikke kan komme længere end til Åbenrå og må søge ad de gamle amtsveje, indtil de igen kan finde en motorvej længere oppe.

Jeg vil gerne, om vi kunne undersøge disse problemer og måske også nyvurdere dem. Det er muligt, at tiden er forpasset til en virkelig gennemgribende flytning — det tror jeg den er — men jeg ved, at der er skønhedspletter, som kan ændres. Jeg mener også, at der i de ca. 10 år, der er gået, er sket adskillige ting både miljømæssigt og trafikmæssigt, som gør, at en nyvurdering måtte være i sin orden, men vil man ikke være med til det, ja, så er der ikke noget at gøre ved det.

Ib Larsen (CD):

Mit parti ser med nogen skepsis på muligheden for at ændre den vedtagne linjeføring. På den anden side må man indrømme, at der er gået 10 år, og vi kan derfor ikke have noget imod, at man i udvalget ser på sagen igen.

Arne Larsen (SF):

Jeg må på mit partis vegne sige, at vi finder det foreliggende forslag til folketingsbeslutning en lille smule besynderligt og en lille smule urealistisk.

Da vi i 1965 gennemdiskuterede den jyske motorvejs linjeføring, var der en meget lang og grundig debat herom, og der var adskillige forslag til linjeføringer. Der var professor Humlums forslag, og der var vejteknikernes forslag, og alt blev underkastet en meget grundig vurdering.

Jeg udtalte dengang på mit partis vegne — og jeg vil meget anbefale forslagsstillerne, at de læser debatten i 1965 og specielt hæfter sig ved, hvad socialistisk folkeparti sagde dengang — at vi var tilhængere af den af vejdirektoratet foreslåede linjeføring i princippet, at den skulle ligge i det østlige Jylland. For det er helt klart, at skal den have nogen betydning, så skal den

[Arne Larsen.]

dække et behov, og det trafikmæssige behov ligger tilfældigvis i den østlige del af Jylland.

Vi havde fra gammel tid et hovedlandevjessystem, A 10, og det var med årene blevet aldeles for ringe med for lille en kapacitet, især hvor det drejede sig om gennemføringerne gennem de østjyske byer, så det var klart, at man måtte have et nyt vejanlæg i det østlige Jylland. Men vi har jo tre større koncentrationer af bysamfund i Jylland, det er trekantbyområdet, altså Kolding-Fredericia-Vejle, det er Århusområdet, og det er Ålborgområdet, og den trafik, som findes i Jylland, går naturligvis mellem disse tre hovedområder, der rent erhvervmæssigt og befolkningsmæssigt er de store områder i Jylland. Hvis man vil have et vejanlæg, som skal have betydning, er det altså klart, at det må forbinde disse områder på en hensigtsmæssig måde.

Så kan man diskutere, om den linjeføring, vi valgte, var den mest hensigtsmæssige, og her havde jeg og hr. Holmberg og andre vores tvivl, idet vi mente, at man gik for tæt på de østjyske byer og bysamfundene dér; vi mente, at man skulle tage hensyn til byudvikling, erhvervsudvikling osv., at det nok var nødvendigt at følge en lidt vestligere linjeføring end den, vejdirektoratet foreslog.

Derfor stillede jeg på mit partis vegne ændringsforslag, og senere er disse ændringsforslag jo blevet mere eller mindre støttet bl. a. af hr. Holmberg; jeg hører til min overraskelse i dag, at også hr. Burgdorf fra det konservative folkeparti nu understøtter netop de forslag, vi stillede om at gå vest om Vejle i stedet for over Vejle Fjord, at gå vest om Brabrand Sø i stedet for øst om Brabrand Sø. Det var akkurat de forslag, som mit parti stillede dengang.

Der er problemer i dag, det vil jeg ærligt indrømme, men det største problem ligger vel nok i at føre den østjyske motorvej ind gennem Århus og Århus bykerne. Det finder jeg — og det har jeg sagt ved tidligere lejligheder — er ganske forrykt. Derfor vil jeg stadig væk mene, at den rigtige linjeføring i Århusområdet er den alternative linje, som også vejdirektoratet har været inde på, og som ad åre, som man siger, vil vise sig at være nødvendig. Jeg mener, det er den, der først og fremmest er nødvendig af hensyn til

byudvikling, erhvervskoncentration osv. i Århusområdet, og naturligvis også af hensyn til de rekreative områder i Århus. Derfor vil jeg meget støtte det, hvis den debat, vi har i dag, kunne give stødet til, at visse delstrækninger bliver taget op til fornyet overvejelse.

Jeg har forstået, at projekteringsarbejdet har pågået og vist stadig væk pågår for Vejleområdet vedkommende, og der er vedtaget en anlægslov om en højbro over Vejle Fjord, men da riget fattes penge, er disse anlægsarbejder blevet udskudt. Måske det kunne give anledning til, at vi tog Vejleområdet og især efter min opfattelse Århusområdet op til nyvurdering. Så langt vil jeg støtte forslagsstillerne.

I øvigt vil jeg sige til hr. Holmberg, at det glæder mig, at han mener, at vedtagne forslag i folketinget skal gennemføres, men hr. Holmberg vil vel ikke fastholde dette til 100 pct., for spørgsmålet er f. eks., om Lyngbyvejens indføring skal fastholdes, og som sagt også planerne for Århusområdet.

Inge Krogh (KrF):

I 1965 blev loven om en motorvej i nord-sydgående retning i Jylland vedtaget, og det blev vedtaget, at den skulle gå i det østlige Jylland.

Efter den tid er der foretaget anlægsarbejder, og der er foretaget opkøb af arealer, der er foretaget ekspropriationer, og de store jyske byer har indrettet deres byplanlægning efter denne linjeføring af vejen. Det er meget påkrævet, at hovedvejen gennem den østlige del af Jylland aflastes, for trafikken er meget tæt dér.

Som følge af disse ting mener kristeligt folkeparti, at det vil være betænkeligt at foretage en nyvurdering, selv om der, som det er omtalt, er visse ting, der måske skal forandres på den østlige linjeføring.

Vi kan se, at en motorvej på højderyggen kan have sin fordel, bl. a. fordi der er mere plant dér end i det bakkede Østjylland, ligesom der er færre støjproblemer, men vi tror alligevel, vi i hovedsagen må holde fast ved den østlige vejføring. Der har været talt om, at en vestligere vejføring skulle have betydning for egnsudviklingen i Vestjylland. Det tror jeg næppe, men derimod, at man dér måske vil have brug for en udbygning af hovedvej A 11.

[Inge Krogh.]

Vi vil altså gerne arbejde med forslaget i udvalget med henblik på måske enkelte forandringer af den østlige vejføring.

Ib Christensen (DR):

I forslagsstillernes bemærkninger hedder det, at motorveje helst bør lægges gennem relativt uudnyttede landarealer, og ud fra den betragtning kunne man sige, det var bedre, jo længere vestpå motorvejen kom, og kom den helt ud på heden, var det ideelt. Det er dog formentlig ikke forslagsstillernes mening, men kendsgerningen er imidlertid, at 85 pct. af trafikken på de dele af den østjyske motorvej, der allerede er gennemført, for det er der jo dele der er, går mellem de østjyske byer, de går mellem Ålborg og Randers, Randers og Århus, Århus og Horsens osv. Såfremt linjeføringen blev ændret, som forslagsstillerne ønsker det, ville man ikke, når man f. eks. skal fra Randers til Århus, finde på at tage så langt vestpå, og hvis man gjorde det, ville det jo være aldeles lige det modsatte af energibesparende — og det energibesparende er netop et af de argumenter, forslagsstillerne fremfører.

Motorveje bør nu engang lægges dér, hvor behovet er, og hovedvejsstrækningen mellem Ålborg og Viborg til Vejle har jo i forvejen en betydelig uudnyttet kapacitet, hvilket forekommer at være endnu et argument for ikke at ændre på linjeføringen, således som forslagsstillerne er inde på.

Til dette kommer altså tidsfaktoren, den tid, som vil være spildt, hvis man skal køre så lange omveje, som dette vil implicere. Ministeren har redegjort for, at det måske vil koste 1 mia. kr. i merudgifter at ændre linjeføringen som foreslået her.

Men jeg vil gerne slutte mig til de ordførere, der har ytret ønske om, at man ser på linjeføringen omkring Vejle og omkring Århus. Jeg har tidligere i tingets spørgetid draget spørgsmålet om ændring af linjeføringen ved Brabrand Sø frem, idet vi ønsker en linjeføring vest om Brabrand Sø for at undgå denne motorgade, der skærer Århus midt over, og jeg kunne dengang forstå på ministeren, at han ikke var uimodtagelig herfor, men at han ønskede yderligere oplysninger indhentet og yderligere konsultationer med de lokale myndigheder og politikere og med eksperterne. Derfor kunne det inter-

essere mig, om ministeren her i dag kan ytre sig med hensyn til, om sådanne oplysninger er indhentet, hvilke sonderinger der er gjort, og om ministeren er positivt indstillet på at tage linjeføringen op til overvejelse, specielt omkring Århus.

Glensgård (FP):

Når man har fulgt hr. Thorkild Pedersens arbejde i udvalget for offentlige arbejder, vil man vide, at han har kæmpet meget stærkt for den af professor Humlum foreslåede motorvej på den jyske højderyg. Jeg tro nu nok, man må sige, at forslagsstillerne ikke helt har gennemtænkt deres idé, for hvis man havde lagt det op på den måde og forklaret, at det, der var tale om, kun var en nyvurdering, havde der ikke været nogen grund til i hvert tilfælde for mig at komme herop. Men det, man nu møder frem med, er reelt ikke en tanke om nyvurdering, det er en tanke om forflytning af den østjyske motorvej til professor Humlums plan. Hvis man tænker på professor Humlums plan og samtidig tænker på, at vi sandsynligvis må forøge vores akseltryk og det vil koste ungefær $1\frac{1}{2}$ mia. kr. for den første tons akseltryksforøgelse og derefter 1 mia. kr. for den næste. Hvis vi skulle flytte denne motorvej ud til professor Humlum, ville vi samtidig skulle have en udbygning af A 10, som reelt ville blive en motorvej, og det vil sige, at vi skulle have to motorvejsanlæg.

Hvis vi tænkte os, at vi ikke udbyggede og samtidig lagde restriktioner på A 10 for den tunge trafik, ville man for at komme fra Århus til Vejle skulle køre ind over Silkeborg.

Samtidig har hr. Bilgav-Nielsen draget spørgsmålet om diagonalvejen ind, og sådan som det blev udlagt af hr. Bilgrav-Nielsen, var forudsætningen for den østjyske motorvej, at diagonalvejen blev fastholdt. Det er selvfølgelig et kardinalpunkt for hr. Bilgrav-Nielsen, men hvis man ser på det som helhed for Midtjylland, gør det ingen forskel, om vi kører efter professor Humlums plan, eller vi bibeholder den østjyske motorvej. Så blev der spurgt, om man ville se på linjeføringen omkring Brabrand Sø og omkring Vejle. OK, så lad os tage det op som en særskilt ting, men hvis vi nu tænkte os, at den østjyske motorvej skulle forlægges, så ville vi være pisket til at køre det som et

[Glensgård.]

helt projekt, for vi kan nemlig ikke tage det i etaper. Der er ikke nogen vejforbindelser, hvis vi bare tager nogle af etaperne i professor Humlums plan, hvorimod vi, når vi bibeholder den østjyske motorvej, kan gøre det etapevis, og hvis det viser sig på et tidspunkt, at vi ikke har behov for mere, kan vi stoppe. Vi har allerede på nuværende tidspunkt eksempelvis kørt uden om Randers, man har gjort en del omkring Horsens, og vi kan i hvert fald, når vi bibeholder den østjyske motorvej, køre det etapevis. Det vil det være ganske udelukket at gøre, så fremt man går over til professor Humlums plan.

Ordføreren for forslagsstillerne (Thorvald Pedersen) (CD):

Jeg vil først takke ministeren for fremlæggelsen af sagen og de folketingsmænd, der har været på talerstolen.

Begrundelsen for det forslag til folketingsbeslutning, jeg sammen med andre medlemmer her i folketinget har fremsat om nyvurdering af projekteringen m. v. af en nord-sydgående motorvej i Jylland, vil jeg kort redegøre for, men jeg vil dog først lige pointere, at det er motorvejen fra et sted mellem Vejle-Kolding til Års, der er tale om. Det er, som ordførerne for de forskellige grupper har været inde på, som om man er bange for at være med til en nyvurdering, man er bange for konsekvensen, men jeg tror, at man fra de forskelliges side må erkende, at der er sket så store ting i de 10 år, der er gået, at en nyvurdering må være stærkt påkrævet.

Der er ikke alene sket det, at der i årene op til 1970 er sket en udvikling i Jylland, der har koncentreret sig om de østlige områder. Det er en udvikling, som landsplanlæggerne kan og bør se ikke er ønskelig med den nuværende hurtige udvikling og omstillingsproces, Danmark er inde i med omstrukturering fra et udpræget landbrugsland til et industrisamfund.

Zoneplanerne er ikke i sig selv retningsgivende, men kun en vejledning, der er lagt til grund for en fremtidig udvikling. Jeg er selv afgjort tilhænger af en rationel landsplanlægning, der er meget nødvendig, men en planlægning, der er fleksibel, så udviklingen

kan påvirkes efter behov. Jeg mener, at så vigtige faktorer må tages med i betragtning.

I Danmark er der i løbet af det sidste århundrede grundlagt et betydeligt antal store byer hovedsagelig i form af stationsbyer, som er vokset frem i tilknytning til jernbanenettet. Nu er der ved anlæg af nye byer en anden væsentlig faktor, man må regne med, nemlig havneanlæggene. Det er jo industrierne, der efterhånden er mest fremherskende, og ikke landbruget, og det giver fremtidige byer en anden karakter både i anlæg og struktur. Derfor må en af de vigtigste tangenter i en aktiv landsplanlægning være trafiknettet, og ingen anden sektor giver så store muligheder for at øve en regulerende indflydelse på befolkningens regionale spredning. De fire betydningsfulde led i trafiknettet er banerne, vejene, luftruterne og havnene. Man har jo havne i Danmark, der kan besejles af store oceangående dampere, og som er isfri hele året.

Jeg har taget det med i betragtning, at langs Jyllands vestkyst, fra Skagen i nord til marsken i syd, er der de havne, som det øvrige Europa, i hvert fald vores nabolande, sukker efter af hensyn til deres industrier. I Tyskland f. eks., for at nævne et af vores nabolande, ligger der store industrier i tæt bebyggede områder, som kun har mulighed for at afsætte deres eksport enten ad landvejen eller med jernbane. Derfor mener vi, at i forbindelse med dette projekt må Jylland og i særdeleshed Vestjylland helt klart tages med i betragtning.

De her fremlagte synspunkter må jeg bruge som begrundelse for en nyvurdering af det, der skete den 2. juni 1965, for at det ikke skal gå over i historien som en dag, hvor man lavede en motorvej, som jeg vil give prædikatet: tvangens vej. For de mennesker, der bor i disse byer på østkysten, kan nu 10 år efter se, at motorvejen kommer til at gå klods op ad deres huse og deres tæt bebyggede beboelser, enten det nu er højhuse eller enfamilieshuse.

Man gav den dag her i tinget tilladelse til at bygge en motorvej igennem store bysamfund, igennem tæt bebyggede områder, som jeg nævnte før. Allerede nu 10 år efter kan man se, at man er i færd med at lave samme hæmningsløse fadæse, som man i øjeblikket er vidne til sker i andre dele af landet, hvor

[Thorikild Pedersen.]

man bygger motorveje, beboelse og fabrikker ansvarsløst sammen til forpestelse for de mennesker, der bor i området. Jeg kan ikke se, at det kan være led i vores forureningspolitik. Motorvejen, der er planlagt på Østjyllandssiden mellem Vejle og Ålborg, må stoppes og flyttes ind i landet, den må løbe nogenlunde midt imellem Jyllands øst- og vestkyst, så den kan indfange hele Jylland i sit aktiviseringsfelt.

Jeg er klar over, at man fra mange sider anlægger det synspunkt, at man må lægge en motorvej, hvor man har de tætbebyggede samfund. Det var betragtninger, man brugte for 10 år siden, men de er ikke relevante i dag. På strækningen Vejle, Horsens, Århus, Randers, Hobro og Ålborg er der mellem den førstnævnte og den sidstnævnte by ca. 40 mindre og store byer. I disse områder må vi have den kollektive trafik med ind i beregningerne. Der må vi bygge et S-togsnet i lighed med det, vi har i det storkøbenhavnske område, så vi får flyttet motorvejene.

Jeg har ikke mere tid tilbage, men med hensyn til den kollektive trafik synes jeg, det er af betydning, at ministeren tager den med i de videre betragtninger.

Jeg håber herefter, at vi kan få en diskussion i folketingsamlingen til efteråret, hvor jeg agter at fremsætte forslaget på ny til behandling her i folketinget.

Ministeren for offentlige arbejder (Damsgaard):

Efter den sidste bemærkning fra ordføreren for forslagsstillerne om, at forslaget vil blive fremsat igen til efteråret, så vi kunne gå ind i en videre debat, er der måske ingen grund til, at jeg siger ret meget, og det agter jeg heller ikke at gøre.

En af ordførerne, det ærede medlem hr. Ove Jensen, brugte den formulering, at hvis vi har råd, skal linjeføringen for den jyske motorvej ændres. Ja, det er jo spørgsmålet, om vi har råd til at bygge i det hele taget, men hvis vi har råd, så mener jeg ikke, det

er særlig klogt at ændre i de store linjer i vejføringen. Vi har just i år været nødt til på grund af sparehensyn at lægge en ikke uvæsentlig del af delstrækningerne på motorvejen til side, andre vil blive fremmet, bl. a. vejstrækningen — og det kan jo være til hr. Burgdorf — fra grænsen op til Åbenrå, og det mener jeg er nødvendigt, når tyskerne bygger op hertil. Hr. Burgdorf siger: hvad så med strækningen nord for Åbenrå? Det indgår selvfølgelig i vejdirektoratets overvejelser, men så vidt jeg har forstået, vil der gå en 2-3 år, inden man kan begynde at få dette indpasset, selv om man nok kan se, at det er nødvendigt. Det er jo stadig et spørgsmål, hvor meget vi kan afsætte til vejbyggeriet.

Flere af ordførerne har nævnt undersøgelser af detaljer i motorvejsplanen, og det vil jeg selvfølgelig være åben for. Det er navnlig spørgsmålet om vejføringen øst og vest om Brabrand Sø, der igennem alle debatterne har været aktuelt, og udvalget skal vel endnu en gang op at se på det.

Jeg vil gerne sige til hr. Ib Christensen, at jeg savner stadig, som jeg også sagde det ved en tidligere lejlighed her i tinget, udtalelser om netop linjeføringen ved Brabrand Sø fra Århus byråd og Århus amt. Det er jo ret væsentligt, også for trafikudvalget, inden det går ind i yderligere debat om det, at høre, hvad de lokale myndigheder mener om det. Det kan jo også være, at den stilling, de tidligere har haft, kan være ændret.

Må jeg til ordføreren for forslagsstillerne sige bare én ting, når han nu så ivrigt vil gå ind for at flytte linjeføringen vestpå, at så vidt jeg kan se på den udmærkede kortskitse, som hr. Thorikild Pedersen har ladet distribuere, vil den nye linje komme til at gå nær ved og næsten parallelt med hovedvej 13. Det er en vejstrækning, jeg kender, det er en udmærket vej, og det er da også en hurtig vej at komme frem på, men jeg kan ikke se, at det vil være særlig forstandigt at lægge motorvejslinjeføringen langs med en vej, der er såpas god, og som måske for små beløb kan gøres endnu bedre.

Henning Jensen (S):

To korte bemærkninger. Den ene skal være til hr. Bilgrav-Nielsen, som måske sådan lidt ironisk henviste til, at jeg skulle have bestræbt mig på at medvirke til, at der skulle ske visse ændringer af disse stikveje, som blev vedtaget i forbindelse med linjeføringen i 1965. Jeg skal gerne erkende, at jeg arbejder meget, meget stærkt på, at disse ændringer bliver realiseret, men jeg vil gerne over for hr. Bilgrav-Nielsen fastslå, at disse ændringer er anbefalet af vejdirektoratet og ikke af undertegnede som sådan.

Hr. Thorkild Pedersen nævnte i sit indlæg, at der er sket store ting. Ja, der er sket store ting, der er netop sket dette i de 9 år, at man har pumpet adskillige 100 mill. kr. i projekteringen af denne linjeføring, og der er også sket det, at en lang række kommuner har planlagt hele deres udbygning efter denne linjeføring, så jeg kan i og for sig over for hr. Thorkild Pedersen bekræfte, at der er sket store ting, så store, at en ændring slet ikke lader sig gøre.

Glensgård (FP):

Ministeren for offentlige arbejder sagde til hr. Ove Jensen, at hvis vi har råd, skal den østjyske linjeføring fastholdes. Jeg må forstå denne udtalelse sådan, at ministeren ikke er sikker på, at vor økonomi er i orden angående denne sag. Jeg håber herefter, at ministeren vil holde trafikudvalget godt orienteret, således at vi kan stoppe anlægsarbejdet på den østjyske motorvej, hvis det er påkrævet.

Arne Larsen (SF):

Ordføreren for forslagsstillerne, hr. Thorkild Pedersen, er inde på, at nyttiggørelsen af motorvejen og dens nye linje indtil højderyggen ville få en vis virkning for lokalisering af industrivirksomheder. Det tror jeg nok jeg vil tillade mig at sætte et stort spørgsmålstegn ved. Den udvikling, vi har haft af erhvervslivet i Jylland, har fortrinsvis ligget ved de østjyske byer og derefter i Herning- og Holstebroområdet. At lave en motorvej og så prøve at få industrien til at lokalisere sig midt i Jylland, tror jeg ikke er særlig formålstjenligt. Man må regne med, at hvis man skal lave nye industrisamfund i Midtjylland og ved højderyggen, så følger en frygtelig masse andre ting med. Der skal

ikke alene være vej, der skal også være ga-dearealer, der skal være elektricitets- og vandforsyning, der skal være trafiklinjer, der skal investeres i servicevirksomheder osv. osv. osv. Det vil trække en frygtelig masse mere med sig og en hel masse kolossale samfundsinvesteringer. Jeg tror ærlig talt ikke, at det forslag er særlig gennem-tænkt.

Vi har haft en industriudvikling i Østjylland, og vi har set en række virksomheder fra Københavnsområdet flytte ud med filialer til de østjyske områder, og de lægger sig naturligvis dér, hvor det er mest hensigtsmæssigt, ved havn, bane osv. Det er det, man har behov for og ikke bare en motorvej. Derfor tror jeg ikke, den tanke er særlig god.

Så vil jeg i øvrigt mene, at man ikke burde genfremsætte dette forslag. Jeg tror, man hellere burde koncentrere sig om at ændre dér, hvor der er grund til at ændre, og jeg tror, at ministeren er meget positivt indstillet heroverfor, især de ændringer, som eventuelt kunne finde sted i Århusområdet. Der har været nyvalg til amtsråd og til byråd i områderne, ja, i hele landet, og det er vel naturligt, at disse linjeføring i Århusområdet kommer til fornyet behandling og debat i disse råd. Jeg er overbevist om, at man vil tage en anden stilling her, end man gjorde tidligere, og at ministeren kan forvente en opbakning af en ændring af linjeføringen her. Jeg synes, at forslagsstillerne især skulle koncentrere sig om de relevante ændringer.

Ordføreren for forslagsstillerne (Thorkild Pedersen) (CD):

Jeg tror, jeg må udlede af den debat, der har været ført indtil nu, at de ordførere, der har været på talerstolen, for de flestes vedkommende er bosat i østområdet i Jylland, og jeg vil her spørge ministeren, om spørgsmålet om eldrift på østkysten af Jylland ikke kunne tages med i overvejelserne om en eventuel senere flytning af motorvejen længere ind i Jylland.

Jeg står ikke fast på, at motorvejen skal flyttes enten som i Humlums plan eller i den af hr. Holmberg fremlagte skitse. Jeg mener bare, at som danske borgere i det danske samfund må vi da alle sammen være interesseret i at lave noget, der er relevant, no-

[Thorikild Pedersen.]

get, der duer fremover. Vi skal ikke bare se, som man har gjort, på en kort periode på omkring 10 år. Det er en motorvej, der skal ligge i de danske landskaber i 100 år frem i tiden, hvis den da nogen sinde bliver færdig. Man kan jo se på projektet Hanstholm. Man begyndte i 1917 på projektet, stoppede det indtil 1951, stoppede det igen til 1959-60, så fandt man ud af, at nu ville man bygge en fiskerihavn, i 1960 blev der foretaget en ny vurdering, og så gik man over til, at nu skulle det også være en transithavn, en trafikhavn og meget andet. I dag har man i Hanstholm store havneanlæg kun til brug for fiskerne. Fiskerne skal have gode fiskerlejer, det er i orden, men disse muligheder ved Hanstholm har den danske nation ikke råd til at lade ligge, og de muligheder, der er på den danske vestkyst, er muligheder, som ikke findes andre steder i Europa. Vi kan udbygge havne, bygge store industriområder med store rekreative områder imellem, og vi kan centralisere vores fremtidige industrier. Jeg går ud fra, at medlemmerne her i salen sammen med mig kan se 100 år frem, for det er man nødt til med sådan et projekt. Man skal ud over kun at se 15-20 år frem i tiden, og derfor mener jeg, at det med S-togstrafikken på den jyske østkyst er en ting, som jeg synes udvalget og trafikministeren bør tage op til nøjere overvejelse. Disse områder er så tæt bebyggede, at man kan sidestille dem med hovedstadsområdet fra København til Rungsted og op til Helsingør. Det er faktisk de samme forhold, der gør sig gældende. Indtil det 21. århundrede vil der være en tilvækst i Danmark på omkring 2 millioner mennesker. Af disse 2 millioner mennesker vil den ene million bosætte sig i Københavnsområdet. Den anden million vil bosætte sig med halvdelen i det østjyske område og halvdelen fordelt i det vestlige og det sydlige område. Derfor vil jeg endnu en gang spørge ministeren, om ikke en anden driftsform var ønskelig på den jyske østkyst.

Ministeren for offentlige arbejder (Damsgaard):

Jeg kan sige, at det vil naturligvis gå ind i vores overvejelser. Jeg er modtagelig for alle gode råd.

Om denne S-togstrafik på østkysten er

det rette, skal jeg ikke kunne sige på nuværende tidspunkt, men der var én ting, jeg lagde mærke til. Hr. Thorikild Pedersen talte med entusiasme om Hanstholm havn som en parallel til dette projekt. Jeg kan sige, at der ligger ingen uudnyttede arealer hen, heldigvis, arealerne er endda for små. Det er rigtigt, at her er en egnsudviklingsopgave, som er løst, og som jeg har haft meget med at gøre. Det glæder mig da at høre, hvis ellers oplysningen havde været rigtig, at der skulle være store trafikhavnsområder, der lå øde hen. Det er ikke rigtigt. De er just ved at blive lavet om til fiskeriformål, og forhåbentlig bliver der også senere mulighed for trafik fra Hanstholm havn. Det øvrige skal vi tage under overvejelse.

(Kort bemærkning).

Ordføreren for forslagsstillerne (Thorikild Pedersen) (CD):

Det er, som om man er bange for på nuværende tidspunkt at give indrømmelser, man er bange for at erkende, at man er ved at lave noget, der er forkert, men det må være op til hver enkelt at afgøre det.

Angående Hanstholm. Vi er ikke interesseret i at få fredet vestkysten for enhver pris. Der er på vestkysten mennesker, ligesom der er i den øvrige del af Danmark. Vi er ikke interesseret i at få fredet vestkysten til brug for københavnere og millionærer fra Tyskland. Det kan den vestjyske befolkning ikke leve af i fremtiden, og vi, der står her, må være med til at kæmpe for, at vestjyderne får samme betingelser for egnsudvikling og i det hele taget samme betingelser for udvikling som andre dele af det danske samfund.

(Kort bemærkning).

Glensgård (FP):

Når ministeren ikke har besvaret mit spørgsmål angående orientering af trafikudvalget vedrørende økonomien, må jeg tillade mig at betragte det som accepteret.

Hermed sluttede forhandlingen.

Forslagets overgang til anden (sidste) behandling uden afstemning.

Første næstformand (Grete Hækkerup):

Jeg foreslår, at forslaget til folketingsbeslutning henvises til udvalget om offentlige arbejder. Hvis ingen gør indsigelse mod dette forslag, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Der er ikke mere på dagsordenen.

Uden for dagsordenen skal jeg endelig lade foretage valg af 21 medlemmer til det energipolitiske udvalg, som tinget i går besluttede at nedsætte.

Der er til dette valg anmeldt en valggruppe mellem socialdemokratiet, venstre, det konservative folkeparti, centrum-demokraterne og kristeligt folkeparti omfattende 106 medlemmer, en valggruppe mellem det radikale venstre og Danmarks retsforbund på 25 medlemmer, en valggruppe mellem fremskridtspartiet og de uafhængige på 28 medlemmer og en valggruppe mellem socialistisk folkeparti og Danmarks kommunistiske parti på 17 medlemmer.

Valgt blev:

Auken, Erik Holst, Erling Jensen, Kampmann, K.J. Mortensen, Orla Møller, Enggaard, Karlskov Jensen, Bendix, Ninn-Hansen, Poul Boeg, Ib Larsen, Honoré, Lone Dybkjær, Svend Haugaard, Mølgaard, Træff, Gerstrøm, Glensgård, Morten Lange og Ib Nørlund.

I skrivelse af 13. d. m. anmoder finansministeren under henvisning til §§ 2 og 8 i lov om oprettelse af en landsskatteret og om tilsynet med skatteligningen, som ændret ved lov af 24. april 1974, samt under henvisning til finansudvalgets tiltrædelse den 20. marts 1974 af akt 67 om, at folketingets nyvælger henholdsvis 6 medlemmer af ligningsrådet og 11 medlemmer af landsskatteretten for en periode af 6 år regnet fra 1. juni 1974 og 4 medlemmer af landsskatteretten for perioden fra 1. juni 1974 til 31. marts 1975.

Der er foretaget ændringer i følgende udvalg:

Erhvervsudvalget:

Udtræder: Karlskov Jensen
Nyt medl.: Poul Antonsen

Udvalget for forretningsordenen:

Udtræder: Jens Foged
Nyt medl.: Holmberg

Udvalget om offentlige arbejder:

Udtræder: Jens Foged
Nyt stedf.: Poul Antonsen

Det politisk-økonomiske udvalg:

Udtræder: Jens Foged
Nyt stedf.: Poul Antonsen

Folketingets næste møde afholdes tirsdag den 21. maj kl. 13.30 med følgende dagsorden:

- 1) *Indstilling fra udvalget til valgs prøvelse.*
- 2) *Tredje behandling af:*
Forslag til lov om ændring af postloven.
- 3) *Tredje behandling af:*
Forslag til lov om ændring af kildeskatteloven. (Ophævelse af 8 pct.-tillæg til kommunerne).
- 4) *Tredje behandling af:*
Forslag til lov om ændring af lov om investeringsfonds.
- 5) *Tredje behandling af:*
Forslag til lov om ændring af lov om boligsparekontrakter.
- 6) *Første behandling af:*
Forslag til folketingsbeslutning om at nedbringe personbeskatningen og fremme den private opsparing [af Erhard Jakobsen m. fl.].
- 7) *Første behandling af:*
Forslag til folketingsbeslutning om, at personfradrag og skalagrænser i statskatten reguleres i takt med lønudviklingen [af Bernhard Baunsgaard m. fl.].
- 8) *Første behandling af:*
Forslag til folketingsbeslutning om nedsættelse af en kommission i henhold til grundlovens § 51. (Indkomstbeskatningen) [af Gede m. fl.].

Angående folketingets arbejde de følgende dage i den pågældende uge henviste første næstformand til den omdelte ugeplan.

Mødet hævet kl. 12.55.