

[Else-Merete Ross.]

syn til ægteskabets retsvirkninger, navnlig i formueretlig henseende, hvad jeg ville finde meget værdifuldt. Jeg håber, udvalget også vil medtage spørgsmål af navnretlig karakter.

Med disse bemærkninger skal jeg på mit partis vegne anbefale det foreliggende lovforslag med ændringer til vedtagelse.

Justitsministeren (Hans Hækkerup): Jeg vil gerne takke udvalget for den enstemmige indstilling, og jeg kan for mit vedkommende tiltræde de stillede ændringsforslag.

Det kan ikke undre, at det ærede medlem hr. Vagn Bro er særlig glad for ændringsforslag nr. 2; det har det ærede medlem jo ophavsretten til, men udvalget har fundet, at det ærede medlem havde ret i sin ændrede formulering, og jeg har ment det rigtigt at akkviescere herved.

Det ærede medlem hr. Vagn Bro gjorde nogle bemærkninger om den formodede udvikling i Norge og Sverige, og derom vil jeg gerne sige, at jeg deler det ærede medlem fru Hanne Budtz' ønske om, at man i Norge og Sverige vil betragte dette forslag, ophøjet til lov, som et fremskridt, der kan være løftestang for en tilsvarende udvikling i de øvrige nordiske lande; jeg er dog nødt til at erkende i erindring om de diskussioner, vi har haft, at jeg er noget tvivlende deroverfor. Men håbet beskæmmer jo ingen.

Må jeg endelig sige til det ærede medlem fru Else-Merete Ross, at jeg synes, det ærede medlem var lidt tilbøjelig til næsten at triumfere over det stærke køns nederlag i udvalget. Det synes jeg næsten er synd. Hvorfor skal man drille dem under hamskiftet. Der er endnu en tredje behandling.

Jeg tør måske lige gøre den enkelte bemærkning til det ærede medlem, at oplysningen om, at ægteskabsudvalget ville lade ægteskabslovens § 74 bortfalde, ikke stammer fra mig, men fra et medlem af det pågældende udvalg, medlem af det høje ting, fru Edel Saunte. Denne oplysning har jeg viderebragt.

Jeg anbefaler samtlige ændringsforslag.

Hermed sluttede forhandlingen.

§§ 1-3, ændringsforslag nr. 1, § 4, således ændret, § 5, ændringsforslag nr. 2, § 6, således ændret, § 7, ændringsforslag nr. 3, § 8, således ændret, § 9, ændringsforslag nr. 4, hvorefter § 10 udgår, § 11, ændringsforslag nr. 5, § 12, således ændret, ændringsforslag nr. 6, § 13, således ændret, §§ 14-16, ændringsforslag nr. 7, § 17, således ændret, §§ 18-20, ændringsforslag nr. 8 og § 21, således ændret,

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:

Anden behandling af forslag til lov om udbygning af det storkøbenhavnske S-banenet og om forarbejder for tunnelbaneanlæg i København og Frederiksberg.

(Første behandling findes i tidenden sp. 409, udvalgets betænkning i tillæg B. sp. 577).

Der var stillet 7 ændringsforslag i betænkningen.

Uden for betænkningen var der ikke stillet ændringsforslag.

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

Lars M. Olsen: Under førstebehandlingen af lovforslaget om udbygning af det storkøbenhavnske S-banenet og om forarbejder for tunnelbaneanlæg i København og Frederiksberg blev der fra flere ordføreres side ønsket fastsat en prioritetsrække for anlæggelsen af de 3 S-banelinjer. Man har imidlertid fra udvalgets side givet afkald derpå og ikke ment, at statsbanerne skulle følge et af udvalget bestemt anlægsprogram for de 3 S-baner, idet man har den opfattelse, at statsbanerne administrativt og praktisk

[Lars M. Olsen.]

bør stå frit og følge den mest hensigtsmæssige arbejdsform for arbejdets fuldførelse. I alt kalkuleres med 6-8 års arbejdsperiode for alle 3 anlæg. Udvalget har ikke — som det også hedder i betænkningen — ønsket at tage stilling til den linjeføring for Køgebugtbanens vedkommende, der ligger ud over Vallensbæk, idet der i udvalget har været ønsket fremme om, at man eventuelt burde føre Køgebugtbanen helt frem til Køge og ikke standse op i Jersie, som det har været antydnet fra statsbanernes side. Da anlæg ud over Vallensbæk ikke i øjeblikket er aktuelt, har man derfor kun ønsket at godkende linjeføringen til Vallensbæk.

Det har været nævnt, at man omgående burde gøre banestrækningen til Hvidovre klar og efter færdiggørelsen tage banen i brug på dette stykke. Imidlertid viser det sig, at netop denne strækning vil tage længst tid, og statsbanerne mener derfor ikke, at driften på banen vil kunne påbegyndes, før hele strækningen indtil Vallensbæk er færdigbygget.

For Hareskovbanens vedkommende drejer det sig om ombygning af en bane i drift og derfor om arbejder, som må gennemføres under ét, samtidig med at den nuværende fartplan opretholdes.

Det store spørgsmål i forbindelse med Hareskovbanen er dennes indføring i Boulevardbanen, indtil tunnelbaneanlægget bliver til virkelighed. Som det sikkert vil være det høje ting bekendt, har Gladsaxe kommune gennem adskillige år foretaget mange undersøgelser og rejser i udlandet og også fremsat forslag, hvis hensigt har været at skaffe den stadig voksende kommunes beboere den hurtigste og bedst mulige trafikforbindelse med København. Fra kommunens side har man så sent som i december i fjor udsendt en interessant rapport under titlen „Hareskovbanen som hurtigsporvej“. Det var hensigten, at denne skulle føres igennem til Jarmers Plads, bl. a. gennem Rantzausgade. Man regnede i denne plan med meget korte intervaller — helt op til 8 sporvejstog i timen — men en sådan toggang var dog kun tilstrækkelig til at afvikle en årstrafik på ca. 4 mill. passagerer, ligesom de oplysninger, der er tilgæet udvalget fra statsbanernes side, peger på, at hurtigsporvognen næppe vil kunne klare myldretidens spids-

belastninger med de normale forsinkelser, som netop er store i myldretiden, og som naturligvis også vil ramme hurtigsporvognen.

Inden for udvalget har den også tidligere omtalte plan om en midlertidig indføring, nemlig direkte til og via Svanemøllen, været rejst. Den højtærede minister har — men ikke uden betænkeligheder — givet tilslutning til denne midlertidige løsning, selv om de anlægsmæssige udgifter vil blive ret betydelige. På den anden side har ministeren peget på, at Svanemølleløsningen dog har den fordel fremfor andre, at Hareskovbanen ikke vil få spormæssig tilknytning til det ydre godsbanenet og ikke direkte vil berøre sporene på Nørrebro og Hellerup stationer.

Statsbanerne anser det i øvrigt for tvivlsomt, om der bliver mulighed for mere end 20 minutters drift på Hareskovbanen i myldretiden.

Den højtærede minister har endvidere påpeget, at en indføring over Svanemøllen uden tvivl vil sætte øget gang i bebyggelsen af Hareskovbanens opland og derved virke særdeles trafikskabende.

Ud fra de erfaringer, statsbanerne ligger inde med i forbindelse med Holte-, Ballerup- og Glostrupbanen, forudser man, at det muligvis om kort tid bliver nødvendigt at indføre en 10 minutters drift — i hvert fald i myldretiden — for at sikre rimelig afvikling af trafikken.

Dette vil imidlertid næppe kunne ske uden en omlægning af Boulevardbanens toggang og en ombygning af sikringsanlægene.

Det fremgår af betænkningen, at udvalget over for ministeren har givet tilslutning til en modernisering af Boulevardbanens automatiske sikringsanlæg og tiltræder, at statsbanerne, når forholdene måtte kræve det, kan påbegynde moderniseringen. Med en 20 minutters drift på Hareskovbanen via Svanemøllen vil man i øvrigt kunne afvikle en trafik, der er 4-5 gange så stor som den nuværende, eller op imod 8 mill. passagerer pr. år, hvilket altså igen repræsenterer en passagermængde, der er dobbelt så stor som hurtigsporvognens kapacitet.

DSB forudser, at der ikke vil blive tale om driftsoverskud på Hareskovbanen, da afskrivning og forrentning formentlig skal

[Lars M. Olsen.]

ske over en 10-årig periode, men den dag, da Hareskovbanen vil kunne blive indført i tunnel direkte til Nørreport, vil passagerantallet efter statsbanernes opfattelse stige væsentligt og økonomien bedres tilsvarende.

Der kan ikke være tvivl om, at den her foreslåede udbygning af S-banenettet omkring Storkøbenhavn vil blive hilst med tilfredshed af den befolkning, som i øjeblikket lider under savnet af moderne trafikmidler. Det gælder vel ikke mindst beboerne langs Køge Bugt, hvorfor som nævnt i første omgang S-banestrækningen til Vallensbæk vil blive anlagt; men det er givet, at den stigende udflytning snarest vil gøre en videre udbygning påkrævet og nødvendig. Med den betydelige befolkningstilvækst, som kan forventes i de kommende 10 år i dette område, må også det offentlige tilgode se befolkningens krav om moderne og tidssvarende befordring. Selv om denne strækning daglig befares af statsbanernes rutebiler, er det afgjort, at den gruppe borgere, der har valgt at bo syd for København, trafikalt er stedbørn, i hvert fald sammenholdt med befolkningen nord for København, eksempelvis dem, der benytter Holte- og Klampenborgbanen.

Også for de beboere, der hidtil har været henvist til at benytte den meget lidet tidsvarende Hareskovbane, må anlægget af en elektrisk S-bane være velkommen. Hvad den forholdsvis korte strækning angår, som Lundtoftebanen repræsenterer, har besigtigelserne for længst fundet sted, ligesom en række ekspropriationer allerede er foretaget. Alle i udvalget har i øvrigt givet tilslutning til de 3 projekter.

Jeg vil gerne gøre nogle bemærkninger om det såkaldte tunnelbaneanlæg i København og Frederiksberg kommuner. Der er over for udvalget givet en række oplysninger, der meget stærkt underbygger nødvendigheden af en hurtigere og mere hensigtsmæssig afvikling af trafikken i hovedstaden. Man må bl. a. forvente en fortsat omdannelse af citykvarterets bebyggelse fra beboelse til erhvervsmæssig anvendelse. Eksempelvis peger den såkaldte generalskitse på, at en forøgelse på ca. 1 mill. m² gulvfladeareal må anses for sandsynlig. Da vi ved, at der alene i de sidste 15 år — med materiale-mangel og byggestop og meget

andet — har været en forøgelse på mere end 400 000 m² etageareal, må det sikkert ikke anses for overdrevet, når en udvidelse på henimod 1 mill. anses for sandsynlig i den kommende tid. Dette vil naturligvis indvirke meget stærkt på de mennesker, der får beskæftigelse i det pågældende citykvarter. Jeg har vist også lov til at anføre, at der inden for udvalget har været enighed om, at det er den kollektive trafikform, man her bør tilstræbe, eller sagt med andre ord: anlæg af en tunnel og/eller jernbane inden for hovedstadsområdet.

Af lovforslaget fremgik det, at den højtærede minister ønskede bemyndigelse til nedsættelse af to udvalg: ét, der skal udarbejde et skitseprojekt, og et andet — vi kunne kalde det finansieringsudvalget — som tællende repræsentanter for de interesserede ministerier, kommunerne og folketinget skulle finde frem til en finansieringsplan med en rimelig fordeling af udgifterne mellem staten og kommunerne.

Ved ændringsforslag nr. 3 sker der den ændring i lovforslaget, at Tårnby kommune, som også inddrages i tunnel- eller jernbanenettet i hovedstaden, får en repræsentant i det før nævnte projekteringsudvalg, og for at bevare den talmæssige balance i udvalget mellem kommune og stat får statsbanerne yderligere en repræsentant.

Det er projekteringsudvalgets opgave at underkaste alle anlægsformer for baner og tunneler en grundig undersøgelse. Efter hvad der er oplyst over for udvalget, synes der ikke at være nogen større økonomisk forskel på anlæg af dybtliggende eller højtliggende tunneler. Også den såkaldte skjoldmetode har man ment burde indgå i projekteringsudvalgets overvejelser. Denne sidste vil bl. a. betyde færre ulemper for trafik og bebyggelse under arbejdets udførelse, men til gengæld må der tages større hensyn til bundforholdene og grundvandstanden. I øvrigt har den højtærede minister oplyst, at det ikke er hensigten at anvende den samme tunnelkonstruktion på alle strækninger.

Når disse to udvalg har afsluttet deres arbejde, vil folketinget få betænkningen forelagt til endelig afgørelse.

Om nedsættelsen af finansieringsudvalget er der ikke opnået tilslutning fra venstre og de konservative, idet disse to partier

[Lars M. Olsen.]

frygter, at deltagelsen af repræsentanter fra folketinget, hvor det drejer sig om at fordele byrder mellem stat og kommune, vil betyde, at folketinget og muligvis også de politiske partier herinde på forhånd vil være bundet. Af disse årsager har de to partier stillet forslag om, at dette stykke af paragraffen udgår. Nu er der ingen, der med sikkerhed ved, om der opnås enighed om byrdefordelingen mellem dem, der repræsenterer henholdsvis folketinget og kommune og stat. Hvis vi tager hensyn til de erfaringer, vi har med trafikrådets nedsettelse i sin tid, har man jo ikke alt for gode forhåbninger. På den anden side er det givet, at vi får intet tunnelbaneanlæg og heller ikke en mere hensigtsmæssig ordning af trafikproblemerne i København, uden at vi skaffer en tunnelbane, og dermed er en byrdefordeling mellem staten og kommunerne også en nødvendighed.

I øvrigt er det jo før set, at det høje ting og også ministerierne ikke har taget tilstrækkeligt hensyn til de betænkninger, der kommer fra offentlige udvalg, og det kan vel også tænkes i nærværende tilfælde. Derimod er det jo givet, at såfremt et finansieringsudvalg ikke følger tingene op og arbejder i en vis forståelse med projekteringsudvalget, kan man risikere en yderligere udsættelse af den endelige fremsættelse af lovforslaget om anlæg af en tunnelbane og om byrdefordelingen derved. Så jeg må altså på flertallets vegne fastholde den oprindelige formulering.

Flertallet har foreslået § 4 ændret derhen, at der alene gives adgang til at pålægge rådighedsindskrænkninger, hvor en projekteret bebyggelse og andet vil vanskeliggøre eller muligvis fordyre en senere gennemførelse af tunnelbaneanlæggene. Dette betyder, at egentlige ejendomsrhvervelser ikke kan finde sted, før lovforslag om tunnelbanen endeligt er vedtaget. I stk. 2 hedder det:

„Medfører en rådighedsindskrænkning, at ejeren afskæres fra en efter ejendommens beliggenhed og øvrige beskaffenhed økonomisk rimelig og forsvarlig udnyttelse af denne, kan ejeren under ekspropriationsforretningen fordrø, at ejendommen overtages af staten til eje.“

Og videre står der i stk. 3:

„Hvis erstatningen for en pålagt rådighedsindskrænkning må antages at komme til at stå i åbenbart misforhold til ejendommens værdi i handel og vandel, kan staten fordrø ejendommen afstået til eje.“

Med disse bemærkninger kan jeg anbefale de stillede ændringsforslag, dog med undtagelse af ændringsforslag nr. 4, hvorom jeg har gjort mine bemærkninger, og ændringsforslaget under nr. 5, som er stillet af socialistisk folkeparti.

Axel Kristensen: Jeg vil begynde med at udtrykke min glæde over, at man i udvalget er blevet så enig, som man har kunnet blive. Jeg tror, det i nogen grad skyldes udvalgsformanden, det ærede medlem hr. Horns meget kyndige ledelse. Udvalgsformænd kan have en væsentlig indflydelse på atmosfæren, der ligger over forhandlingerne, og jeg føler trang til at takke det ærede medlem hr. Horn for den måde, han har ledet udvalgs møderne på.

Med hensyn til det, vi har haft at drøfte, har et af de store problemer jo været Hareskovbanen, idet Lundtofte- og Køgebugtbanen ikke har givet problemer, da man på forhånd var enig om, at de skulle udbygges. Det forslag, der oprindeligt forelå om Hareskovbanen, ville ikke løse spørgsmålet, for det er ikke nogen løsning at ende på Nørrebro — og det var også meget forbeholdent med hensyn til, hvornår man skulle begynde, om driften skulle elektrificeres o. s. v. Hurtigsporvogne vil heller ikke løse problemet, idet de, så vidt jeg husker, kun kunne præstere 3 millioner passagerer og derfor aldrig komme til at svare sig. 3 millioner var det maksimale, og selv dette tal ville man sikkert ikke nå, fordi det, når alt kommer til alt, kun ville blive en sporvogsforbindelse i et meget begrænset område, og med en bane, der skal befordre mange mennesker, skal der være store muligheder for, hvor man kan komme hen; det er jo også tilfældet med Boulevardbanen.

Jeg er meget glad for, at man straks i udvalget blev enig om — og ministeren straks tiltrådte — indføringen over Svane-møllens S-station. Det er ikke nogen billig løsning, men den er nok lige så billig som Lundtoftebanen og Køgebugtbanen. Heller

[Axel Kristensen.]

ikke disse baner vil være i stand til at svare sig de første mange år.

Der er en lille sag, der har interesseret mig; der har været en henvendelse fra nogle grundejere fra Højgårds Vængekvarteret i anledning af stationen ved Skovbrynet. Jeg kender forholdene derude særdeles godt og ved, at kvarteret ved de foreløbige planer ville blive ødelagt; adskillige villaer skulle rives ned. Jeg vil derfor udtrykke min glæde over, at udvalget har støttet disse grundejere så langt, som et udvalg kan, og at ministeren har været så velvillig, at han vil tage under overvejelse at skabe en løsning, som vil være tilfredsstillende for de fleste af disse grundejere. Jeg er vidende om, at amtsvejvæsenet arbejder med en plan, der er langt gunstigere end den først forelagte.

Når vi har taget forbehold over for forlængelsen af Køgebugtbanen ud over Vallensbæk, er det ikke alene, fordi den måske skal føres til Køge, men også fordi folkettinget arbejder med en byplan og byudviklingsplan for Køge Bugt-området; vi ville ikke binde denne placering ved at sige, at man skal følge den linje, man hidtil har tænkt sig. Man måtte være frit stillet, og derfor måtte vi på forhånd tage forbehold med hensyn til videreføring fra Vallensbæk.

Vedrørende tunnelanlægget vil jeg sige, at det er rimeligt, at Tårnby kommune bliver repræsenteret i projekteringsudvalget, idet banen vil komme til at gå i Tårnby kommune. Endvidere har vi fået ændret ordet „tunnelbane“ til „jernbanetraffic“, fordi en del af denne bane måske skal føres over jorden.

Vi har lagt vægt på, at ministeren er frit stillet med hensyn til projekter, så man ikke er bundet med hensyn til noget, der hidtil har været. Jeg henstiller, at Københavns kommune tager planlægningen af den indre by op og sikrer, at der ikke dér overvejende bliver erhverv, men at der skabes balance mellem erhverv og beboelse. Det vil koste milliardbeløb i tunnelbaneanlæg og vej-

anlæg at bringe den uhyre masse mennesker, som skal ind til det indre København hver dag, frem og tilbage, men det er kun begrænset i forhold til, hvad udgifterne vil blive, hvis man fortsætter som hidtil. Der vil opstå uhyre vanskeligheder for samfundet, og vi har derfor ønsket, at ministeren måtte være helt frit stillet i de skitseprojekter, han skal udarbejde.

Hvad angår rådighedsindskrænkningerne, har vi fundet, at det, når man laver et skitseprojekt, er nødvendigt, at der kan ske rådighedsindskrænkninger. Vi er enige med ministeren i, at hvis de erstatninger, der her bliver ikendt, forekommer for store i forhold til ejendommens værdi, må det være rimeligt, at ministeren kan ekspropriere denne ejendom. Ligesom vi har været enige i dette, mener vi også, at en mand med en ejendom, hvor rådighedsindskrænkningen ikke er en forringelse direkte i forhold til den værdi, ejendommen har, men begrænser hans mulighed for at foretage en rationalisering, en udbygning af virksomheden, som er nødvendig, for at den kan leve videre, må kunne forlange, at hans ejendom bliver eksproprieret, så at han med sine penge kan gå et andet sted hen og skabe den virksomhed, han skal leve af. Disse synspunkter har ministeren givet tilslutning, og med det spørgsmål og svar, der er optrykt som bilag til betænkningen, skulle dette være tydeliggjort, og dette takker vi for.

Der er et spørgsmål, som vi ikke har kunnet enes om; det er lovforslagets § 3, stk. 2, ifølge hvilket der skal ned sættes et udvalg, der skal finde ud af, hvordan udgifterne skal fordeles. At vi ikke har kunnet blive enige, skyldes, at der i bemærkningerne til lovforslaget står, at der skal være folketingsmænd i dette udvalg. Dette synes vi er meget uheldigt. Jeg forstår meget vel ministerens ængstelse for at opleve det, han én gang har oplevet med hensyn til trafikken i Storkøbenhavn: man mente at være enig, og så faldt det fra hinanden bagefter. Det er imidlertid ikke nogen

[Axel Kristensen.]

rimelig stilling at give en enkelt folketingsmand i et parti. Han bliver indsat af det nuværende folketing, men afgørelsen skal måske først træffes om 5 eller 6 år, når det er et helt nyt folketing. En enkelt mand kan heller ikke holde sit parti således orienteret, at det har virkelig værdi. Det er også forkert, at sagerne ikke fremføres her i folketinget, før de er afgjort, således at vi gennem første, anden og tredje behandling og gennem materialefremlæggelse giver alle tingets medlemmer mulighed for virkelig at deltage i dette arbejde. Selv om jeg altså forstår ministerens hensigt og forstår, at han ikke ønsker at opleve det, han har oplevet før, en gang til, har vi følt os nødsaget til at foreslå, at § 3, stk. 2, går ud. Vi er kedede af, at ministeren har forlangt bestemmelsen opretholdt, for man vil vel næppe tvinge et parti til at vælge repræsentanter til et udvalg, hvori de ikke mener at have mandat til at give udtryk for det, man vil forlange de skal give udtryk for.

Bortset fra § 3, stk. 2, kan mit parti altså tiltræde lovforslaget og de stillede ændringsforslag — med undtagelse af mindretalsændringsforslaget under nr. 5 — og anbefaler dem og det således ændrede lovforslag til vedtagelse.

Gottschalck-Hansen: Efter et langt, og jeg kan også sige meget grundigt, udvalgsarbejde er vi nu nået så vidt, at vi er ved vejs ende og heldigvis på en sådan måde, at der stort set er enighed i udvalget.

Jeg havde jo gerne set, at man under udvalgsarbejdet var nået frem til en prioritetsfølge, der fastsatte, i hvilken rækkefølge man skulle bygge de påtænkte baner, idet jeg mener, at Køgebugtbanen så afgjort er den mest påkrævede, da befolkningen i dette område er meget dårligt betjent trafikalt i sammenligning med den befolkning, der bor nord og vest for hovedstaden. Det har ikke været muligt. Det er jo vilkårene i det politiske arbejde, at man ikke får alt, hvad man gerne vil have, når et forlig skal skabes. Men jeg har den tillid til den højtærede minister, der nu har udspillet, at ministeren ikke mindst med henblik på det lovforslag, som også er til behandling, om Køge Bugt-området, vil finde

det påkrævet, at man meget hurtigt går i gang med Køgebugtbanen.

Jeg synes, det er en god løsning at føre Hareskovbanen ind til Svanemøllens S-station. Det ene af de rør, der anvendes til kyst- og nordbanen, har jo en kapacitet, der langt overstiger den udnyttelse, der finder sted. Det vil blive det billigste, det mest hensigtsmæssige, og jeg er glad for denne ændring.

Ligesom det ærede medlem hr. Axel Kristensen og venstre kan heller ikke mit parti tiltræde, at der i det udvalg, der skal nedsættes ifølge § 3, stk. 2, skal være medlemmer fra det høje ting. Det fremgår af bemærkningerne til lovforslaget, at dette er påtænkt. Det er efter vor mening principielt forkert, at en lovgivende myndighed skal være med til at udarbejde en sådan finansieringsplan, da man derved forlods let kan komme til at binde sine grupper og disses repræsentanter i finansudvalget, den bevilgende myndighed.

Vi kan altså ikke tiltræde dette og har sammen med partiet venstre stillet ændringsforslag om, at dette punkt udgår.

Jeg er taknemlig for ministerens forståelse for den foreslåede ændring med henblik på de ekpropriationsproblemer, der melder sig, når man skal planlægge tunnelbaneanlæg her i hovedstaden. Jeg er taknemlig for ændringen, der går ud på, at ejeren, hvis en ejendom rammes på en sådan måde, at det væsentligt forringer udnyttelsen af ejendommen, kan kræve, at staten overtager ejendommen helt.

Jeg skal med disse ord på mit partis vegne anbefale lovforslaget til vedtagelse. Jeg håber på, at det må afstedkomme snarlig fremsættelse af et lovforslag om de enkelte baner, idet jeg som sagt understreger og gentager, at jeg finder en rækkefølge, hvorefter Køgebugtbanen placeres som nr. 1, Hareskovbanen som nr. 2 og endelig Lundtoftebanen som nr. 3, for ønskelig.

Else-Merete Ross: Det radikale venstre har længe ønsket at få Storkøbenhavns trafikproblemer løst. Planerne om at bygge de 3 i lovforslaget omtalte S-baner har eksisteret i årevis, og forberedende arbejder har allerede fundet sted.

Mit parti er derfor fuldt indforstået med

[Else-Merete Ross.]

nu at bemyndige den højtærede minister for offentlige arbejder til at bringe de 3 S-baneanlæg til udførelse. Så store anlæg tager naturligvis tid, men mit parti håber, at der må kunne sættes så megen arbejdskraft ind på gennemførelsen af S-banerne, at den i bemærkningerne til lovforslaget anslåede arbejdsperiode på 6-8 år virkelig kan overholdes og om muligt forkortes.

Venstres og de konservatives ændringsforslag om at lade § 3, stk. 2, udgå skal jeg på mit partis vegne anbefale at stemme imod. Stk. 2 drejer sig om nedsættelse af et udvalg, der skal søge at gennemføre de fornødne aftaler om finansiering af jernbanetrafikken i Københavns, Frederiksberg og Tårnby kommuner, herunder også tunnelbaner, og i fornødent omfang udarbejde lovforslag. Udvalget skal finde frem til en fordeling af udgifterne mellem staten og kommunerne.

Så vidt jeg har forstået, er de to partier imod, at et antal medlemmer udpeget af folketinget skal have sæde i dette udvalg. Jeg finder det tværtimod meget værdifuldt at have folketingsmedlemmer med i dette udvalg, som skal beskæftige sig med fordelingen af finansieringsudgifterne. Da der vel er mulighed for, at staten kommer til at bære måske broderparten af udgifterne, vil det være praktisk efter min mening, at partiernes repræsentanter allerede i udvalget er med i disse drøftelser. Ønsket om at få den omtalte jernbanetrafik, herunder tunnelbaner, gennemført, deles vel af hele udvalget. De forslag, som det i stk. 2 nævnte udvalg skal udarbejde, skulle meget nødtigt strande, når lovforslag kommer frem i folketinget, så anlægningen af tunnelbanerne risikerer at blive udsat på ubestemt tid. Ved at partierne har repræsentanter i udvalget, har de mulighed for at øve indflydelse på lovforslagets udformning. Jeg vil derfor anbefale at bibeholde § 3, stk. 2.

På mit partis vegne skal jeg anbefale lovforslaget til vedtagelse med de ændringsforslag, der er enten stillet eller tiltrådt af ministeren.

Arne Larsen: Efter en lang og grundig udvalgsbehandling står vi i dag ved anden behandling af forslag til lov om udbygning af det storkøbenhavnske S-banenet og om

forarbejder for tunnelbaneanlæg i København og Frederiksberg.

Udvalgsarbejdet er resulteret i, at der er stillet en del ændringsforslag, som på en række områder er en forbedring af det fremsatte lovforslag, og som socialistisk folkeparti kan give sin tilslutning.

Det gælder i første række ændringsforslaget til § 1, 3), hvorefter der også skal anlægges en dobbeltsporet bane fra København L station til Svanemøllen S-station, som skal ombygges i fornødent omfang, således at elektriske tog på Hareskovbanen herved kan indføres i Boulevardbanen.

Jeg tror, det er en rigtig løsning af dette problem. Det at lade Hareskovbanen endnu i mange år fremover standse ved Lygten Station giver ikke en trafikmæssigt tilfredsstillende betjening af beboerne omkring Hareskovbanen. En sådan betjening vil afholde mange mennesker fra overhovedet at benytte banen, medens den foreslåede løsning efter alt at dømme vil virke langt mere tilfredsstillende og give et langt større passagerantal, som igen vil virke positivt ind på økonomien, hvorved banens driftsøkonomi kan blive betydeligt mere tilfredsstillende.

Vi er også enige i, at der må ske en modernisering af Boulevardbanens automatiske sikringsanlæg, for at man kan udnytte Boulevardbanen betydeligt bedre og mere, end tilfældet er i øjeblikket.

Vi finder også, det er rimeligt at anmode den højtærede minister om, i det omfang det teknisk er forsvarligt, at tage hensyn til de ønsker, som beboerne på Højgårds Vænge ved Skovbrynet på Hareskovbanen har rettet til udvalget om placering af den kommende S-station her.

Hvad angår Køgebugtbanen, siger lovforslaget, at den i denne omgang skal gå til Vallensbæk. Udvalget har ikke villet tage stilling til, hvilken linjeføring der skal anvendes ved banens videreførelse ud over Vallensbæk. Det er sikkert også rigtigt ikke at binde sig for hårdt til nogen bestemt linjeføring ud over Vallensbæk, selv om der jo ved en tidligere vedtaget lov er givet bemyndigelse til at foretage visse arealerhvervelser og ekspropriationer og sådanne er gennemført et langt stykke ned langs Køge Bugt til Greve-Kildebrønde kommune.

Man har jo udkastet nye tanker og ideer

[Arne Larsen.]

om hele byudviklingen i de kommende 20 år i Københavns, Frederiksborg og Roskilde amter, og den principskitse til egnsplan, som egnsplanssekretariatet for Storkøbenhavn offentliggjorde i december 1960, indeholder forslag og ideer, som man nok skal studere nærmere, inden man går videre med planlægningsarbejdet for den kommende S-bane ud over Vallensbæk station.

Socialistisk folkeparti giver altså sin fulde tilslutning til lovforslagets § 1 med de foreslåede ændringer, altså udbygning af strækningen København-Vallensbæk, Hareskovbanens elektrificering og tilslutning til Boulevardbanen samt en banestrækning fra Jægersborg til Lundtofte og Nærum.

Man har diskuteret i udvalget, hvor hurtigt man kunne få gennemført de 3 banestrækninger, og man har regnet med, at der måtte forudses visse vanskeligheder ved at få den fornødne arbejdskraft såvel hos statsbanerne til projektering og administration som hos de entreprenører, der skal udføre de pågældende anlægsarbejder.

Det er naturligt, at det spørgsmål melder sig, om de 3 banestrækninger, set på denne baggrund, virkelig kan påbegyndes på én og samme gang, eller om man ikke på grund af denne brist på arbejdskraft af både den ene og den anden art burde lade nogle af banestrækningerne få en fortrinsstilling for andre. Jeg ved godt, at den højtærede minister er bundet af de bemærkninger, som ledsagede forslaget om at flytte polyteknisk læreanstalt, Danmarks tekniske højskole, ud på Lundtoftesletten, idet det var en forudsætning for udflytningen af læreanstalten, at Lundtoftebanen blev påbegyndt og fuldført snarest muligt. Men en af grundene dertil var jo, at man regnede med, at ca. 2 500 studerende og lærere skulle rejse frem og tilbage mellem København og Lundtofte, og at tallet måske ville vokse så meget, at 10 000 personer dagligt skulle beføres ud til læreanstalten; det er klart, at det ville give behov for en bane på denne strækning. Men nu forlyder det, at man vil bygge studenterkollegier derude med ca. 4 000 værelser og lejligheder, og så må man vel sige, at denne bane ikke i første omgang får brug for den store kapacitet, man egentlig havde regnet med. Når dertil kommer spørgsmålet om

arbejdskraft, ville det måske være rimeligt først at se på de banestrækninger, som i dag har et langt større behov, nemlig Køgebugtbanen og Hareskovbanen.

I det hele taget er det vel et spørgsmål, om ikke den offentlige trafikinvestering bør stærkere frem i billedet i forhold til den private anlægsvirksomhed, for man må jo huske på, at en forudsætning for, at der overhovedet kan være en privat foretagsomhed, er, at de, der skal producere, kan komme fra hjemmet til arbejdspladsen og tilbage igen.

Et andet problem i forbindelse med arbejdskraften er, at statsbanerne tilsyneladende har vanskeligheder ved at få og fastholde kvalificerede teknikere, og dette sætter desværre en grænse for, hvad der kan ydes af indsats. Dette synes jeg den højtærede minister bør være meget opmærksom på. Der kunne måske gøres noget for at overvinde netop disse vanskeligheder. Jeg kunne tænke mig, at det især er den løn, man tilbyder den kvalificerede tekniske arbejdskraft, som gør, at den enten søger bort fra statsbanerne eller ikke har synderlig lyst til overhovedet at arbejde for denne institution. Jeg mener, at der her er et problem, som bør løses, muligvis på den måde, at man i forbindelse med dette lovforslags realisation bevilger de nødvendige penge til projekteringsarbejdet, at man knytter til sig den nødvendige kvalificerede arbejdskraft og betaler det for denne arbejdskraft, som man nu måtte anse for rimeligt, forsvarligt og retfærdigt.

Til lovforslagets § 3 er der også foreslået en mindre ændring, der går ud på, at det påtænkte projekteringsudvalg udvides, så der kommer en repræsentant med for Tårnby kommune, idet man vel kan forvente, at en eventuel tunnelbane skal føres over til Amager og måske som overfladebane skal slutte ude ved Kastrup Lufthavn. Derfor vil det være rimeligt, at en repræsentant for Tårnby kommune kommer ind i projekteringsudvalget.

Der er fra venstres og konservativ side stillet ændringsforslag om, at § 3, stk. 2, skal udgå. Det kan vi ikke tilslutte os. Vi er af den mening, at dette såkaldte finansieringsudvalg bør opretholdes, således at man kan komme så langt som muligt med hensyn til overvejelserne af de økonomiske

[Arne Larsen.]

konsekvenser af lovforslaget, hvad der vil lette forslaget gang gennem tinget. Derfor kan vi ikke anbefale, at dette stykke udgår.

§ 4 har flertallet i udvalget foreslået formuleret på en anden måde. Denne formulering har vi ikke kunnet give vor tilslutning. Vi mener, at det princip, som er nedlagt i ministerens oprindelige forslag, bør opretholdes, og derfor har vi stillet vort ændringsforslag, nr. 5. Den højtærede ministers bemærkninger til lovforslaget ved dets fremsættelse er i virkeligheden så rigtige og så klare, at jeg vil gøre dem til mine. Ministeren siger her følgende:

„Under hensyn til den i disse år stedfindende byggevirksomhed i København, omfattende bl. a. store bekostelige forretningsejendomme, vil det imidlertid være ønskeligt, at der allerede nu skaffes lov-hjemmel for gennem ekspropriation at hindre et sådant byggeri, eventuelt i større eller mindre omfang at få ændret dettes udformning i de tilfælde, hvor et byggeri kan påregnes at ville lægge en senere gennemførelse af tunnelbaneanlæggene hindringer i vejen eller at fordyre denne. Man har hidtil ingen hjemmel haft hertil, idet statsbanerne kun har kunnet henstille til en bygherre, der vil bygge på et sted, hvor der måtte regnes med mulighed for et tunnelbaneanlæg, at der ved byggeriets udformning så vidt muligt tages hensyn hertil. Denne fremgangsmåde har imidlertid ikke kunnet strække til og er ikke tilfredsstillende. Tunnelbaneanlæggene vil på længere sigt blive samfundsøkonomisk urimeligt fordyret og i teknisk henseende forringet og vanskeliggjort, såfremt der ikke nu gives bemyndigelse til at forhindre eller ændre et af hensyn til tunnelbanernes anlæg uønsket byggeri.

Det er derfor i § 4, stk. 2, foreslået, at ministeren, når projekteringsudvalget afgiver indstilling derom, allerede inden endeligt projekt foreligger eller inden aftalerne om projektets finansiering er endeligt afsluttet, ved ekspropriation skal kunne lade foretage sådanne areal- eller bygningserhvervelser eller pålægge rådighedsindskrænkninger, som tjener til at undgå vanskeliggørelse eller fordyrelse af tunnelbaneanlæggene.“

Det er alt sammen så rigtigt, som det er sagt af den højtærede minister. Jeg kan tilslutte mig disse tanker, og derfor mener vi også, at det princip, som var nedlagt i det oprindelige forslag, bør opretholdes. Ifølge dette kunne man, hvor projekteringsudvalget fandt det forsvarligt, i henhold til § 4, stk. 2, ved ekspropriation foretage arealerhvervelser m. m. eller pålægge rådighedsindskrænkninger, hvor der måtte forekomme fordyrende anlæg eller ombygningsprojekter under anlægsperioden.

Udvalgets flertal har foreslået denne bestemmelse svækket derved, at det offentlige normalt kun skal have lov til ved ekspropriation at foretage rådighedsindskrænkninger, men ikke areal- eller bygningserhvervelser. Skal tunnelbanen bygges, og det mener vi afgjort, medfører udvalgsflertallets ændringsforslag, at man for de her omhandlede ejendomme må gennem to ekspropriationsforretninger, nemlig først en, hvor man gennemfører rådighedsindskrænkninger, og bagefter, når anlæget skal i gang, den egentlige areal- og bygningserhvervelse. Det er en uheldig, bureaukratisk løsning, der er foreslået, den tager lang tid at gennemføre og er dyr og besværlig for det administrative apparat. Mit parti mener alvorligt, at tunnelbanespørgsmålet er en hastesag, og vi foreslår derfor, at ekspropriationsbeføjelsen til areal- og bygningsafståelser bibeholdes, således at man for de omhandlede ejendomme kun skal gennem én relativt overskuelig ekspropriationssag.

Vi har under ændringsforslag nr. 5 til § 4 stillet forslag om et stk. 2, som imødekommer de ejere, der mener, at de gennem rådighedsindskrænkning får ødelagt deres ejendomme, således at de har krav på eventuelt at få erstatning derved, at staten overtager hele ejendommen. Dette anser vi for rigtigt.

Sluttelig skal tilføjes, at den mere enkle ekspropriationsform antagelig også er den billigste for samfundet i erstatningsmæssig henseende, fordi areal- og bygningsværdierne altid vil have en stigende tendens i en by i vækst som København, således at det er fordyrende at udsætte ekspropriationerne. Endelig skal det bemærkes, at bestemmelsen ikke vil medføre, at der skal

[Arns Larsen.]

kunne eksproprieres hvor som helst og når som helst. Bestemmelsen skal blot være et stykke nyttigt værktøj for udvalget, der bliver ansvarligt for planerne.

Med disse bemærkninger vil jeg anbefale vort ændringsforslag til § 4 og lovforslaget som helhed med de øvrige ændringsforslag undtagen nr. 6.

Rimstad: Som jeg på mit partis vegne sagde ved dette forslags første behandling, er vi modstandere af, at statsbanerne involveres i spørgsmålet om en hensigtsmæssig løsning af det kommende tunnelbanebyggeri i København. En sådan løsning må det være København kommunes og de implicerede omegnskommuners sag at fremskaffe, for de trafikproblemer, der her trænger sig på, er kommunale problemer, som aldrig bør finde deres løsning ved statens medvirken. Det forekommer helt urimeligt, at befolkningen ude omkring i landet skal være med til at betale ikke alene udgifterne til trafik anlæg i København, men også til disse anlægs årlige drift, som i hænderne på den store underskudsforretning statsbanerne nok vil kunne sluge artige summer.

Imidlertid er forslaget om forarbejder vedrørende disse tunnelbaner, der er indeholdt i hovedforslagets §§ 3-6, jo koblet sammen med forslagens i § 1 og § 2 om udbygningen af S-banenettet i Københavns omegn ved udførelse af to nye banelinjer, Køgebugtbanen og Lundtoftebanen, samt ombygning af en tredje, Hareskovbanen. Trods den forklaring, vi nu har fået af den ærede socialdemokratiske ordfører, har det på mig virket forbløffende, at der i betænkningen står så lidt om disse banelinjer og slet intet om den rækkefølge, man vil bygge dem i, og om de beskæftigelsesproblemer, som linjernes udbygning rejser. Nævnt er kun den nye — eller vi skal måske sige meget gamle — plan om Hareskovbanens indførelse ad Boulevardbanen. Det er en rigtig dårlig idé, den er dyr, og den overbelaster strækningen Østerport-Hovedbanegården og sender trafikanterne ad en betydelig omvej til målet. Det er en forkert løsning; den rigtige er den nævnte hurtigspurvogns forlængelse af Hareskovbanen ind til Vesterport og Jarmers Plads, og hvortil både tracé og enkelte bygværker jo

findes i forvejen. Det har været nævnt, at denne løsning ikke har den tilstrækkelige kapacitet. Hertil skal bemærkes, at det kommer virkelig an på, hvordan man vil udforme hurtigspurvognsideen. Man kunne jo bl. a. bygge hele linjen fra Jarmers Plads til Hareskoven efter det fra Tyskland kendte Allwegsystem. Så var kapacitetsproblemet i alt fald klaret, og det ville samtidig være en billig løsning på længere sigt.

Vi kan for så vidt være enige i udbygningen af Køgebugtbanen og Lundtoftebanen, men af grunde, som knytter sig til de uheldige løsninger med hensyn til tunnelbanerne og Hareskovbanen, vil mit parti undlade at stemme, når lovforslaget kommer til afstemning.

Ministeren for offentlige arbejder (Lindberg): Jeg takker udvalget for det arbejde, der er udført. Jeg synes, denne sag er et skoleeksempel på, hvor langt man kan nå; selv om man ved første behandling ikke var helt enig, har det alligevel vist sig, at man i det store og hele i udvalget har kunnet nå frem til en enig løsning, og det vil jeg altså gerne takke for. Jeg tror, det er overordentligt væsentligt og vigtigt, at vi nu får taget fat på disse opgaver, hvis løsning har trængt sig på så længe.

Jeg vil gerne sige til det ærede medlem hr. Axel Kristensen — for øvrigt også til det ærede udvalg — i anledning af de bemærkninger, der er gjort i betænkningen om stationen Skovbrynet på Hareskovbanen, at jeg gerne vil give tilsagn om, at vi tager de hensyn, der er teknisk og økonomisk forsvarlige, når stationen skal placeres derude.

Der er et spørgsmål, hvorom udvalget desværre ikke har kunnet blive helt enig. Det angår det udvalg, der skal nedsættes i henhold til § 3, stk. 2, om finansieringen af de kommende tunnelbaner eller jernbanetrafik, som betegnelsen nu er ændret til. Jeg forstår ikke de ærede medlemmer hr. Axel Kristensens og hr. Gottschalck-Hansens motiveringer. Så vidt mig bekendt er der af forskellige ministre gennem tiderne nedsat mange udvalg, hvori der har været politisk repræsentation, og jeg synes, det absolut må være en fordel for det høje ting, at man, når man skal diskutere så vigtige

[Ministeren for offentlige arbejder.]

problemer som disse, på forhånd har mulighed for at afbalancere forholdet mellem kommunernes og statens udgifter. Jeg forstår dog på det ærede medlem hr. Axel Kristensen, at han i princippet er enig med mig. Det får mig til at sige, at det ærede medlem i går sagde noget om, at han havde ingen indflydelse i Arbejdsgiverforeningen. Jeg ville da nødigt have, det skulle gå sådan, at det ærede medlem heller ingen indflydelse havde i venstres gruppe, og hvis det ærede medlem altså i princippet er enig med mig, havde jeg gerne set, at hans indflydelse i venstres gruppe var blevet gjort gældende i dette spørgsmål. Men hvis de to ærede medlemmer og deres grupper opretholder det standpunkt, at de ikke vil have nogen repræsentanter, er der jo ikke noget at gøre ved det, så må vi med ro imødesee også den udvikling. Hvis man vedtager — hvad jeg mener man gør nu — forslaget om at nedsætte dette udvalg, vil jeg dog advare imod, at man ligefrem saboterer et sådant udvalg ved ikke at vælge repræsentanter fra de to ærede medlemmers grupper. Jeg tror, det ville være en meget kedelig udvikling, hvis man her i tinget, når flertallet er enig om at vedtage en lov, så saboterer den ved at holde sig udenfor.

Jeg var lidt ked af, at det ærede medlem hr. Gottschalck-Hansen igen tog spørgsmålet om prioritetsrækken op, men jeg skal ikke komme dybere ind på det. Jeg forstod, at det mere var en bemærkning henvendt til den kreds, det ærede medlem er valgt i. Det er der måske ikke noget at sige til, uden at jeg dog dermed vil opfordre andre ærede medlemmer valgt i andre kredse til at sige, at den bane, som løber igennem den kreds, de repræsenterer, bør have førsteprioritet. Jeg har sagt under førstebehandlingen, og jeg har gentaget det i udvalget, at kunne man i udvalget enes om en prioritetsrække, skulle jeg gerne følge udvalget med hensyn hertil. Det har man ikke kunnet, og det forstår jeg godt at man ikke har, og det er det, der er baggrunden for, at lovforslaget har fået det udseende, det har.

Må jeg sige til det ærede medlem hr. Arne Larsen, at jeg forstod ikke helt hans be-

mærkning om lønnen og den arbejdskraft, der skal bruges ved anlægget af disse S-baner. Jeg formoder, det ærede medlem er bekendt med, at statsbanerne selvfølgelig betaler efter de gældende tariffer, og når det drejer sig om mere teknisk arbejdskraft — og det er der i høj grad tale om her — er det et meget stort problem med at skaffe arbejdskraft i det hele taget, og det må vi tage hensyn til.

Det ærede medlem hr. Arne Larsen var også inde på, forstod jeg, spørgsmålet om, hvorvidt Lundtoftebanen var særlig nødvendig, efter at det er besluttet, at der skulle bygges kollegier derude. Dertil vil jeg sige, at det er rigtigt, at der er tale om at bygge nogle kollegier. Jeg tror ikke, det får nogen særlig indflydelse på spørgsmålet om trafikbehovet. Man må formode, at de unge mennesker, der skal bo derude i disse kollegier, også en gang imellem vil se København, i hvert tilfælde om aftenen, og så bliver der også brug for S-banen i sådanne tilfælde.

Til det ærede medlem hr. Rimstad vil jeg sige, at jeg ikke forstår den stilling, det ærede medlem tager. Så vidt jeg forstod det ærede medlem, havde han den opfattelse, at når der var tale om tunnelbane i København, så var det et problem, som Københavns kommune måtte løse alene. Jeg kunne fristes til at spørge det ærede medlem, om det ærede medlem og hans parti har samme opfattelse, når det drejer sig om vejarbejder og broanlæg ude omkring i landet. Hvis ellers det ærede medlem og hans parti tænker på at få nogen valgt ved kommunevalgene til næste år, kunne det være meget interessant at høre, om man havde den opfattelse i almindelighed, at kommunerne selv skal løse disse opgaver. Jeg tror, det vil have sin betydning at få det oplyst i tide i hvert tilfælde.

Jeg kan med disse bemærkninger endnu en gang takke udvalget, fordi man er kommet så langt frem, at vi nu kan se en løsning på disse meget vigtige trafikopgaver i København.

Axel Kristensen: Jeg må bedrøve den højtærede minister med at sige, at jeg er ikke principielt enig med ham vedrørende § 3, stk. 2.

Gottschalck-Hansen: Den højtærede minister har det tilfælles med mig, at vi begge hører til den runde type og derfor ikke er særlig sarte. Det er jeg altså ikke, men jeg vil dog gerne af hensyn til sandheden konstatere, at når ministeren her siger, at mine bemærkninger om Køgebugtbanen mere var rettet til beboerne i det område, som jeg har den ære at repræsentere i det høje ting, så er der noget af en insinuation i det, og den slags synes jeg ministeren skulle holde sig for god til. Ministeren gentog sig selv og sagde, at han ved første behandling havde sagt, at kunne der i udvalget skabes enighed om en prioritetsrække, så ville ministeren stille sig positivt til udvalgets ønsker. Men så må det være ret og rimeligt, at jeg her ved anden behandling konstaterer, at en sådan enighed ikke har kunnet tilvejebringes; der har ikke kunnet samles enighed derom. Det er da ganske rimeligt, at jeg understreger dette. Påstanden om, at det skulle være dikteret af vælgerinteresser, turde være lidt for billig.

Rimstad: Den højtærede minister for offentlige arbejder spurgte mit parti, om vi mente, det var rimeligt, at kommunerne selv afholdt udgifterne til vejene, også når det drejede sig om, forstod jeg, hovedveje. Det er naturligvis ikke rimeligt, for hovedvejene er en fællesopgave her i landet, men vi synes ikke på nogen måde, at den københavnske trafik er en fællesopgave for hele landets befolkning. Vi synes, at det nogenlunde rangerer med, at man i kommunerne overtager en privat vej. Det er noget, der hyppigt sker, måske endog hver dag mange steder. Det, det her drejer sig om, er, om denne meget store kommune, København, skal klare sine egne trafikproblemer, og det synes vi bestemt den skal; den skal ikke have tilskud fra de folk, der bor bl. a. i Vestjylland, og som måske kun en eller to gange om året kommer og besøger den.

Ministeren for offentlige arbejder (Lindberg): Over for det ærede medlem hr. Axel Kristensen beklager jeg at jeg har taget fejl. Det var altså ikke i princippet, det ærede medlem var enig med mig, men det ærede medlem havde kun forståelse for mit synspunkt, og det er altid noget.

Til det ærede medlem hr. Gottschalck-

Hansen vil jeg sige, at der var ikke noget odiøst i de bemærkninger, jeg henvendte til det ærede medlem. Jeg synes, det er rimeligt, at man også varetager de vælgeres interesser, som bor dér; hvor man er valgt. Min bemærkning var kun møntet på dette, at jeg synes, det ville være urimeligt at få en lang diskussion om denne prioritetsrække, når udvalget er enig om mit forslag.

Det er en misforståelse, hvis det ærede medlem hr. Rimstad tror, staten kun yder tilskud til hovedlandevejene. Staten yder tilskud til både gader og veje i amts- og bykommunerne, så det er en misforståelse, hvis man tror, at det er et problem, der kun drejer sig om København, når staten skal yde tilskud. Vi giver i høj grad tilskud til lokale formål ude omkring.

Hermed sluttede forhandlingen.

Ændringsforslagene nr. 1 og 2, § 1, således ændret, § 2 og ændringsforslag nr. 3 vedtoges uden afstemning.

Ændringsforslag nr. 4 forkastedes med 78 stemmer mod 42.

§ 3 i den ændrede affattelse vedtoges uden afstemning.

Ændringsforslag nr. 5 forkastedes med 113 stemmer mod 9.

Ændringsforslag nr. 6, § 4, således ændret, § 5, ændringsforslag nr. 7 og § 6, således ændret, vedtoges uden afstemning.

Lovforslagets overgang til tredje behandling vedtoges uden afstemning.

Formanden: Lovforslaget går nu til fornyet udvalgsbehandling.

Der er ikke mere på dagsordenen.

Udvalget angående forslag til lov om ophavsretten til litterære og kunstneriske værker og forslag til lov om retten til fotografiske billeder har afgivet betænkning over nævnte lovforslag. Eksemplarer vil blive omdelt.

[Formanden.]

Folketingets næste møde afholdes tirsdag den 2. maj kl. 14 med følgende dagsorden:

1) *Tredje behandling af:*

Forslag til lov om statens overtagelse af Vordingborg Seminarium.

2) *Tredje behandling af:*

Forslag til lov om statens overtagelse af Gjedved Seminarium.

3) *Anden (sidste) behandling af:*

Forslag til folketingsbeslutning i anledning af en under 1. oktober 1951 i København undertegnet venskabs-, handels- og søfartstraktat mellem Danmark og Amerikas Forenede Stater.

4) *Første behandling af:*

Forslag til lov om øget statsstøtte i forbindelse med Danmarks deltagelse i det skandinaviske luftfartssamarbejde.

Formanden meddelte sluttelig planen for tingets øvrige møder i den følgende uge.

Mødet hævet kl. 15.

70. møde.

Tirsdag den 2. maj kl. 14.

Formanden: I skrivelse af gårs dato meddeler finansministeren, at han ønsker skriftligt at fremsætte:

Forslag til lov om optagelse af statslån i udlandet.

Udvalget angående forslag til lov om statstilskud til orkestre uden for hovedstadsområdet har afgivet betænkning over nævnte lovforslag. Eksemplarer er omdelt.

Ombudsmandsudvalget har afgivet betænkning over det til udvalget henviste forslag til lov om ændringer i lov om folketingets ombudsmand. Eksemplarer er omdelt.

Det er meddelt mig, at udvalget angående forslag til lov om udbygning af det store københavnske S-banenet og om forarbejder for tunnelbaneanlæg i København og Frederiksberg ønsker at afgive mundtlig indstilling ved nævnte lovforslags tredje behandling.

Medlem af folketinget O. Mathiasen har meddelt mig, at han ønsker til indenrigsministeren at stille følgende spørgsmål:

„Vil indenrigsministeren søge ændret det forhold, at værnepligtige, der har af tjent deres værnepligt, men som derefter begærer sig overført til civilt statsarbejde, bliver indkaldt til 3 måneders eftertjeneste, medens værnepligtige nu normalt kun får 3 ugers eftertjeneste?“

Spørgsmålet vil blive optaget på dagsordenen for tingets førstkommende spørgetid.

I skrivelse af 29. f. m. anmoder finansministeren om, at der må blive valgt et nyt medlem af ligningsrådet i stedet for afdøde fhv. folketingsmand H. C. Koefoed.

Skriftlig fremsættelse af lovforslag.

Finansministeren (Kjeld Philip): Jeg skal tillade mig for det høje ting at fremsætte *forslag til lov om optagelse af statslån i udlandet.*

Som det fremgår af lovforslagets indledende bemærkninger, har Danmark i årene efter den 2. verdenskrig — bortset fra de særlige genopbygningslån og Marshalllån umiddelbart efter krigens ophør — kun optaget 4 udenlandske statslån, to med hjem-