

[Ministeren for Grønland.]

i 1976 indebærer en udligning af de relativt betydelige forskelle i indkomstskatteprovenu, som afspejler forskelle i skattegrundlag, mellem de grønlandske kommuner. Udligningen er baseret på de beregnede skatteindtægter i 1975 og medfører, at kommuner, hvis indkomstskatteprovenu pr. indbygger, beregnet ved anvendelsen af den gennemsnitlige beskatningsprocent i samtlige kommuner, er mindre end 85 pct. af det gennemsnitlige faktiske indkomstskatteprovenu pr. indbygger i samtlige kommuner, modtager et udligningstilskud fra kommuner, hvis indkomstskatteprovenu pr. indbygger, beregnet ved anvendelse af den gennemsnitlige beskatningsprocent i samtlige kommuner, overstiger 120 pct. af dette gennemsnit.

Lovforslagene er tiltrådt af Grønlands landsråd.

Idet jeg i øvrigt nærmere henviser til bemærkninger til lovforslagene, skal jeg herved tillade mig at anbefale lovforslagene til det høje tings velvillige behandling.

**Ministeren for offentlige arbejder (Niels Matthiasen):**

Hermed tillader jeg mig at fremsætte forslag til lov om visse hovedlandeveisstrækninger.

Forslaget omfatter bemyndigelse til at gennemføre 3 motorvejsanlæg, nemlig en forlængelse af Køge Bugt-motorvejen, således at den efter sammenløb med Motorringvejen føres videre over Avedøre Holme og Kalveboderne til den eksisterende motorvej på Amager (Lufthavnsmotorvejen), en videreførelse af den sønderjyske motorvej fra Åbenrå-området til Haderslev-området i fortsættelse af den igangværende strækning fra grænsen op til Åbenrå samt endelig videreførelse af Sydmotorvejen over Farø til Saksøbing med tilhørende broer over Storstrømmen og Guldborgsund.

Endvidere omfatter forslaget en forlægnings af hovedlandevejen Kruså-Fynshavn nord om Sønderborg med ny bro over Alsund.

I konsekvens af disse vejanlæg omfatter forslaget en bemyndigelse til at optage eller nedlægge visse vejstrækninger som hovedlandeveje.

Endelig omfatter forslaget en ophævelse af projekterings- og sikringsbemyndigelsen,

for så vidt angår den sydlige motorvej over Amager, også kaldet Sverigesmotorvejen.

Som det har været tilfældet ved fremsættelsen af tidligere års forslag til lov om visse hovedlandeveisstrækninger, skal jeg indledningsvis give tinget en oversigt over, hvor langt vi nu er kommet med hensyn til udbygningen af motorvejsnettet.

Efter at der i 1974 blev fuldført 67 km nye motorvejsstrækninger, hvorefter det samlede motorvejsnet i drift kom op på 345 km, blev der ikke i løbet af 1975 fuldført nye strækninger.

Derimod har man i 1975 påbegyndt arbejdet på et par nye vejstrækninger. Det gælder 5 km af Rønde-motorvejen nordøst for Århus, der vil føre Djursland-trafikken syd om Skødstrup og Løgten, og det gælder endvidere fortsættelsen af Hillerød-motorvejen mod nord fra Allerød til Favrholt ved Hillerød.

Arbejdet fortsætter på de igangværende strækninger, der på Sjælland er følgende: Holbæk-motorvejen fra Tåstrup til Hedehusene.

Motorringvejen fra Jyllingevej til Holbæk-motorvejen.

Ringvej B 4 fra Holbæk-motorvejen til Ballerup Boulevard.

Jyllingevejs forlængelse mellem Ringvej B 3 og B 4.

Hillerød-motorvejen fra Farum til Allerød.

Vestmotorvejen fra Ølby til Ringsted.

Af disse strækninger forventes følgende færdige til ibrugtagning til efteråret i år: Holbæk-motorvejen, Tåstrup-Hedehusene.

Vestmotorvejen Ølby-Ringsted.

Den del af B 4, der er beliggende mellem Ballerup Boulevard og Ballerupvej.

Længden af motorvejsnettet udvides herved med 35 km til 380 km.

I Jylland fortsætter arbejdet på følgende strækninger:

Grænsen-Åbenrå Nord.  
Nr. Stenderup-Vejle Nord.  
Skanderborg-Århus.

Kontrakten om arbejdet med den store motorvejsbro over Vejle Fjord blev indgået i sommeren 1975 og arbejdet igangsat i august 1975. Ingen af de 3 nævnte jyske strækninger bliver imidlertid færdige i 1976.

Jeg skal herefter knytte nogle bemærkninger til lovforslaget.

[Ministeren for offentlige arbejder.]

I min trafikpolitiske redegørelse i folketinget den 29. oktober 1975 gjorde jeg udførligt rede for regeringens trafikpolitik og herunder også den fremtidige vejpolitik.

Jeg skal derfor ikke ved denne lejlighed gentage disse synspunkter. Som vi alle ved, er trafikredegørelsen nu genstand for en indgående behandling i folketingets udvalg om offentlige arbejder. Når man betænker omfanget af de forelagte problemer, var det ikke at forvente, at udvalget allerede på indeværende tidspunkt skulle have kunnet tage principiel stilling til dem — herunder til retningslinierne for vejpolitikken.

Jeg går imidlertid ud fra, at vi ved den fortsatte udvalgsbehandling af trafikredegørelsen og ved den sideløbende behandling af dette lovforslag, der i sin fulde konsekvens betyder udgifter på op mod 2 mia. kr., kan få den bredere trafikpolitiske stillingtagen fra folketingets side, som var tilsigtet med redegørelsen. Dette indebærer ikke mindst en prioritering af den økonomiske indsats på trafikområdet, og jeg er rede til at forelægge udvalget om offentlige arbejder et yderligere materiale som grundlag for disse prioriteringsovervejelser.

Vedrørende de enkelte vejanlæg og ophævelsen af projekterings- og sikringsbemyndigelsen vedrørende Sverigesmotorvejen skal jeg henvise dels til bemærkningerne til lovforslaget, dels til bilaget til den trafikpolitiske redegørelse, idet jeg skal fremhæve, at den nødvendige revision af kravene til serviceniveau m.v. har givet sig udslag i, at motorvejsstrækningen Rise Hjarup-Skovby forudsættes udført med 2 spor i første etape med mulighed for evt. senere udbygning til fire spor. For Sydmotorvejen gælder det samme, hvilket er i overensstemmelse med en indstilling fra folketingets udvalg om offentlige arbejder.

Forslaget har været forelagt vejnævnet, der har kunnet tiltræde det.

I sin udtalelse har nævnet henstillet, at de af Københavns kommunes repræsentant i nævnet fremhævede forbehold for kommunens tiltrædelse af projektet vedrørende Valensbæk-Kastrupmotorvejen kommer til at fremgå af lovforslagets bemærkninger. Denne henstilling er selvsagt imødekommet. Vedrørende Sydmotorvejen henviser nævnet til det daværende vejnævns betragtninger i til-

slutning til fremsættelse af projekteringsloven i 1970, hvorefter forskellige medlemmer udtrykte betænkelighed ved Farølinien. Nævnet har dog ment at måtte tage til efterretning, at folketingets udvalg om offentlige arbejder i sin indstilling af 5. december 1975 har foretrukket en forbindelse over Farø.

Som det fremgår af bemærkningerne, mangler der endnu en række udtalelser fra berørte myndigheder om de forskellige anlæg. Såfremt der bliver tale om væsentlige divergenser, vil sådanne naturligvis blive forelagt folketinget under lovforslagets behandling.

Jeg skal hermed anbefale lovforslaget til tingets velvillige behandling.

Socialministeren (*Eva Gredal*):

Hermed tillader jeg mig for det høje ting at fremsætte *forslag til lov om ændring af lov om social bistand. (Ændrede regler for hjælp til uddannelse)*.

Bistandsloven blev gennemført her i folketinget allerede i juni 1974, men sådan, at ikrafttrædelsestidspunktet blev skudt ud til 1. april 1976.

I den mellemliggende tid er der i lovteksten foretaget visse ændringer som konsekvens af anden lovgivning. Det drejer sig om størrelsen af beløbet til personlige fornødenheder for pensionister på plejehjem, der følger bevægelserne i pensionerne, klageadgangen i sager om hjælpemidler og ophævelse af lovens bestemmelser om sindslidende i forbindelse med statshospitalernes decentralisering. Der kan blive tale om andre lignende ændringer af teknisk betonedede spørgsmål, f. eks. i forbindelse med ændring i lovgivning under justitsministeriet.

Men i øvrigt er det mit synspunkt, at reglerne i bistandsloven nu må have chancen for at blive afprøvet i praksis i den skikkelser, folketinget allerede har vedtaget dem i.

På et enkelt punkt har gennemgribende ændring i anden lovgivning dog betydet, at forudsætningerne for en af de ret centrale bestemmelser i bistandsloven har ændret sig væsentligt siden lovens vedtagelse. Jeg tænker her på den omlægning af Statens Uddannelsesstøtte, der er sket ved loven af 9. april 1975, set i forhold til støttemulighederne for den persongruppe, som er uddannelsessøgende af det, man med en samlet betegnelse kunne kalde „sociale årsager“.