

Ændringsforslag nr. 21 om indsættelse af en ny paragraf
vedtoges med 84 stemmer mod 64;

Lovforslagets overgang til tredje behandling
vedtoges uden afstemning.

Formanden: Lovforslaget går nu til fornyet behandling i udvalget.

Man gik dernæst til afstemning vedrørende forslag til lov om privat arbejdsanvisning m. v.

Ændringsforslag nr. 1
vedtoges uden afstemning.

Ændringsforslaget uden for betænkningen af *Hanne Reintoft m. fl.* (se sp. 3695)
forkastedes med 84 stemmer mod 4; 57 medlemmer tilkendegav, at de hverken stemte for eller imod.

§ 1 i den ændrede affattelse, § 2, ændringsforslag nr. 2, § 3, således ændret, ændringsforslag nr. 3, § 4, således ændret, § 5, ændringsforslag nr. 4, § 6, således ændret, ændringsforslagene nr. 5 og 6, § 7, således ændret, og § 8
vedtoges uden afstemning.

Lovforslagets overgang til tredje behandling
vedtoges uden afstemning.

Formanden: Lovforslaget går nu til fornyet behandling i udvalget.

Den næste sag på dagsordenen var:

Anden behandling af forslag til lov om visse hovedlandevejsstrækninger.

(Første behandling af lovforslaget (nr. 86) findes i tidenden sp. 1882, udvalgets betænkning i tillæg B. sp. 1005).

Der var ikke stillet ændringsforslag.

Lovforslagets paragraffer og spørgsmålet om dets overgang til tredje behandling sattes til forhandling under ét.

Horn: Vi kan anbefale lovforslaget, som det blev fremsat, efter at udvalget nu har beskæftiget sig med en række ting, der er omtalt i betænkningen. Vi kan erklære os særdeles tilfreds med, at man i udvalget ikke har forsøgt at ændre på de principper, der egentlig bærer denne særlige lovgivning. Vi kan vel sige, at disse principper nu har været benyttet så mange gange, at der er skabt en vis praksis for, hvorledes tinget skal behandle lovforslag af den her omtalte art; man skal ikke blande sig i det, de kommunale organisationer og råd, vejnævnet og ministeriet er kommet til, men alene henholde sig til det bevillingsmæssige og foretage en rimelig afvejning af disse forslag om vejbygninger med andre projekter, der måtte være på tale i riget.

Jeg vil gerne sige et par ord i forbindelse med det ønske, jeg fremsatte ved første behandling om, at de ministerier, som navnlig har med økonomi at gøre, vil interessere sig for det problem, som jeg gentagne gange har rørt ved her i huset og i øvrigt også puslet med på anden måde, nemlig hvordan man kan få organiseret et transportøkonomisk forskningsinstitut, sådan som man har det i de andre nordiske lande — ikke fordi vi behøver at efterligne de andre nordiske lande på alle felter, men fordi der ikke er tvivl om, at vi kan tjene penge ved at få forsket på dette område. Det er jo ikke så mange dage siden, vi havde store anlægsproblemer til drøftelse her, og dér ville et sådant organ også være os til stor nytte. I det samråd, vi har haft med ministeren for offentlige arbejder, gav ministeren udtryk for, at han var enig i vore betragtninger. Jeg må opfatte det sådan, at der nu arbejdes videre med det i de ministerier, som har særlig interesse heri, det vil sige ministeriet for offentlige arbejder og først og fremmest naturligvis økonomi- og finansministerierne. I øvrigt vil vi forbeholde os ret til at vende tilbage til denne sag inden for en rimelig tid, hvis der ikke sker noget, for der er jo tale om, at der er penge at tjene for statshusholdningen.

Det samme gælder det andet problem, jeg var inde på ved første behandling, om betalingen af de omkostninger, der er ved at udbygge vejene til de store aksel-

[Horn.]

tryk, vognmændene forlanger. Vognmændene har ganske vist i deres henvendelse misforstået situationen lidt, men spørgsmålet bliver ikke af mindre betydning af den grund. Også dette forhold vil vi vende tilbage til; det sorterer ganske vist ikke under ministeriet for offentlige arbejder, men da regeringen ligesom vi andre er særdeles interesseret i at have en god økonomi og anvende de penge godt, som staten får ind, er her et område, som vi ikke kan lade ligge; vi kan ikke lade tingene gå deres skæve gang, men bliver nødt til at tage stilling.

Med disse bemærkninger skal jeg anbefale lovforslagets videre gang gennem tinget.

Juul-Madsen: Der har i udvalget været ført mange drøftelser vedrørende de vejføringer, der var skitseret i forslaget angående visse hovedlandevejsstrækninger, og der har været fremført mange synspunkter. Men da hele udvalget har tiltrådt lovforslaget, som det blev fremsat af ministeren, skal jeg her kun komme med ganske få bemærkninger.

Jeg skal udtrykke min glæde over, at lovforslaget vil blive gennemført; det vil løse mange væsentlige problemer, ikke mindst i vestegnen. Jeg skal dertil knytte et fromt ønske om, at ministeren vil vise samme gode håndslag, når det gælder løsningen af problemerne omkring den kollektive trafik i vestegnen.

Der er i betænkningen rettet nogle henstillinger til den højtærede minister, og de har været drøftet med ministeren, som meget positivt har taget imod de synspunkter, der er fremført af udvalget. Jeg skal henvise til betænkningen og i øvrigt udtrykke min glæde over, at vi med dette lovforslag, som jo er væsentligt, ikke mindst da det er meget udgiftkrævende, kommer et stort skridt nærmere til løsningen af mange store og væsentlige trafikproblemer.

Holmberg: Da lovforslaget var til første behandling, blev der stillet mange spørgsmål om prioritering m. v. Nu efter udvalgsforhandlingen mener jeg at kunne sige, at disse mange spørgsmål — jeg har lov til at sige rigtig mange spørgsmål — er blevet be-

svaret grundigt og fyldestgørende, og vi har altså kunnet slutte vort arbejde stort set i enighed.

Vi fik en henvendelse fra Landsforeningen Danske Vognmænd om forhøjelse af akseltrykket fra 8 til 10 t. Selv om jeg udmærket godt ved, at dette egentlig vedrører færdselsloven og derfor ikke kommer lovforslaget her ved, er problemet dog så nær knyttet til det, at det er rimeligt med en enkelt kommentar.

Se, indtil nu har vognmændene jo fået afslag, hvad jeg egentlig godt forstår; men motiveringen for afslaget mener jeg vi skal se nærmere på. Diskussionen indtil nu har nemlig udelukkende gået på meromkostninger ved vejsliddet, hvor meget det så end måtte være; det er der nemlig ingen, der ved med sikkerhed. Imidlertid skal meromkostningerne naturligvis sammenholdes med den samfundsøkonomiske besparelse ved det høje akseltryk. Jeg tror nemlig, at besparelsen egentlig er meget stor. Den nuværende ordning er i og for sig også ved at være gennemhullet, og jeg vil derfor bede ministeren om ret hurtigt at slutte sine overvejelser om denne dag.

Endvidere har vi med ministeren drøftet transportforskningen. Jeg mener desværre, vi må indrømme, at folketinget ofte er dårligt orienteret — ikke på den måde, at vi ikke har mange planlæggere og forskere, men fordi, er jeg bange for, vi mangler koordinering i planlægningen og forskningen. Nu ved jeg godt, at vi har fået nedsat en trafikkommission, men det må på ingen måde blive en sovepude derved, at man henlægger alle vanskelige spørgsmål til denne kommission, som sikkert vil komme til at sidde i mange år — selv om jeg naturligvis godt ved, at der kan afgives delbetænkninger. Det er mest hr. Horn, der har talt om transportforskning, men jeg mener også, at det vil være rigtigt, og jeg kan anbefale ministeren at gå videre med tanken herom.

Efter den behandling, lovforslaget nu har fået i udvalget, kan jeg på mit partis vegne anbefale det.

Skovmand: Ved første behandling af dette lovforslag gjorde jeg opmærksom på en række svagheder ved det. Jeg fandt det uheldigt, at der ikke var angivet nogen

[Skovmand.]

prioritering af de forskellige veje. Jeg gjorde opmærksom på det uheldige i, at man i umiddelbar nærhed af Høje Tåstrup-centret ville indføre Ringvej B 4 i Roskildevej. Jeg vendte mig imod, at man i strid med den af byplannævnet vedtagne første etapeplan gik i gang med en udbygning af Helsingørvejsens nordligste afsnit, og jeg fandt endelig, at man var lovlig tidligt på færde med hensyn til bygningen af motorvejen mellem Køge og Ringsted.

Under udvalgsarbejdet er det blevet oplyst, at vejdirektoratet har foretaget en prioritering af de foreslåede vejstrækninger, idet motorvejene vest for København står øverst med Helsingørvejen som nr. 2 og Sydmotorvejen til Rønnede som nr. 3. Selv om Helsingørvejen efter min mening er prioriteret for højt, er jeg tilfreds med, at en sådan prioritering er foretaget, idet den i en eventuel nedskæringsituation vil være en værdifuld rettesnor for, hvilke opgaver man skal gøre færdige, og hvilke man skal lade ligge.

Hvad de øvrige spørgsmål angår, har det på grund af den knappe tidsfrist ikke været muligt at foretage ændringer i det foreliggende lovforslag. Derimod har man taget hensyn til mine synspunkter i udvalgets betænkning, og da jeg anerkender nødvendigheden af, at de pågældende vejarbejder ikke forsinkes unødigt, skal jeg anbefale lovforslaget til vedtagelse i dets foreliggende skikkelse.

Jeg betragter det som særlig betydningsfuldt, at man i udvalget henstiller til ministeren at tage spørgsmålet om Ringvej B 4s tilslutning til Roskildevejen vest for Tåstrup op til overvejelse. Den linjeføring, der er foreslået i lovforslaget, vil få en række ubehagelige konsekvenser for Høje Tåstrup kommunes udvikling og det kommende storcenter. Da man alligevel før eller senere bliver nødt til at føre Ringvej B 4s afgrænsning videre til motorvejen omkring Hedehusene, Holbækmotorvejen, kan man lige så godt gøre det med det samme, og jeg håber derfor, ministeren snarest vil tage initiativet til, at dette arbejde sættes i gang.

Det er også af betydning, at man i betænkningen præciserer nødvendigheden af en samlet prioritering af motorvejsanlæggene i det storkøbenhavnske område — en prio-

ritering, der kan foretages, så snart den storkøbenhavnske trafikprognoses resultater foreligger. Denne prioritering vil formentlig først og fremmest kunne få betydning for forholdet mellem Helsingørvejen og den påtænkte motorvej fra Farum til Hillerød. Den sidstnævnte vej har i mange år af vejmyndighederne været højere prioriteret end Helsingørvejen, og det forekommer ikke helt begrundet, at man nu i sidste øjeblik vælger at bygge den nordlige del af Helsingørvejen først. Skulle trafikprognosen vise, at behovet for Farum-Hillerødvejen er væsentligt større end behovet for Helsingørvejen, må det efter min mening nu være muligt for ministeren at standse arbejdet på Helsingørvejen, så pengene kan blive anvendt, hvor der er størst behov for dem.

Jeg vil gerne til sidst komme med en bemærkning om den påtænkte motorvej igennem Engstrand Allé i Hvidovre, der ganske vist ikke berøres af det foreliggende lovforslag, men ligger i klar forlængelse af det. Det er under udvalgsbehandlingen blevet oplyst, at vejmyndighederne ikke alene fastholder tanken om en motorvej igennem området, men oven i købet nu vil gøre den 6-sporet, skønt der kun er ca. 36 m fra husgavl til husgavl. Jeg vil indtrængende henstille til ministeren at sørge for, at der bliver udarbejdet alternative muligheder, så forslaget om en motorvej det pågældende sted ikke en skønne dag forelægges folketinget som en næsten fuldbyrdet kendsgerning. Jeg forstår udmærket, at man i vejdirektoratet er fristet af en linjeføring, hvortil der allerede er sikret jord. Jeg ved udmærket godt, at man med den gældende lovgivning kan påføre folk næsten ubegrænsede mængder af støj uden at skulle betale for det. Men jeg kan fortsat ikke se det rimelige i, at man skal gøre ca. 200 huse ubeboelige, når vejen efter alt at dømme fuldt så vel kan gå over Avedøre Holme, hvor der er plads til et næsten ubegrænset antal vejbaner.

I det hele taget kunne der vel være grund til at tage problemet motorgader op til almindelig overvejelse. De motorveje, vi hidtil har beskæftiget os med herhjemme, har i de fleste tilfælde haft en sådan linjeføring, at de kun i begrænset omfang er gået igennem beboede områder. Med hensyn til motorgaderne; motorvejene gennem byerne, befinder vi os i den modsatte situation.

[Skovmand.]

Disse gader vil som f. eks. Søringen i høj grad genere bestående bebyggelse, og så er spørgsmålet, om vi kan fastholde, at det offentlige ikke skal betale for den støj, det laver. Hvis det blev fastslået som almindeligt princip, at der skal ydes fuld erstatning for støj, ville det ganske vist i første omgang koste staten penge, men det ville samtidig sikre, at man fik den bedst mulige linjeføring, for det er klart, at vejmyndighederne i så fald ikke ville fremlægge forslag, der indubar helt urimelige gener for bestående bebyggelse, som f. eks. Engstrand Allé eller Søringen.

Arne Larsen: Efter et ret indgående udvalgsarbejde og foretagen besigtigelse er der af udvalget afgivet en enstemmig betænkning, som indstiller lovforslaget om visse hovedlandevejsstrækninger til enstemmig vedtagelse uden ændringer, og det kan som anført også socialistisk folkeparti tilslutte sig. Vi finder, at lovforslaget er velmotiveret og meget sagligt.

Spørgsmålet om prioriteringen af vejanlæggene er naturligvis en overmåde vigtig ting, hvad hr. Skovmand har været inde på. Jeg er fuldt ud tilfreds med den prioritering, som fremgår af lovforslaget, og som vi har diskuteret os frem til under udvalgsarbejdet, således at forstå, at vejanlæggene i vestegnen af København, altså Vestmotorvejen, er det, der får første prioritet, dernæst udbygningen af Helsingør-motorvejen fra Brønsholm til Helsingør som den næste store opgave, og endelig den foreslåede syd-motorvej som den tredje store vejanlægsopgave i Københavnseggen.

Jeg kan endvidere tilslutte mig de ønsker, der også er kommet til udtryk i betænkningen om, at arbejdet med den storkøbenhavnske trafikprognose fremmes mest muligt, idet en sådan prognose kan komme til at danne et godt grundlag for en samlet prioritering af motorvejsanlæggene i det storkøbenhavnske område.

Tilslutningen af B 4 og den nordlige gren af Vestmotorvejen til Roskildevejen har voldt en del bekymringer i udvalget. Denne tilslutning, kaldet B 4½, finder man fra visse sider overflødig. I det øjeblik, man f. eks. fremmede den påtænkte Holbæk-motorvej mellem Baldersbrønde og Klov-

tofte, kunne tilslutning af B 4 på den foreslåede måde måske helt undgås. Det er muligt, at denne problemstilling er rigtig. Jeg kan dog ikke lade være med i denne forbindelse at pege på, at der er noget, som tilsyneladende viser, at der meget nemt kan opstå store problemer, når private og statslige interesser tørner sammen. Det er helt givet, at da egnspansekretariatets principskitse for Københavnseggen og vestegnens udbygning blev offentliggjort, var der kapitalstærke kredse, som straks øjnede store muligheder for investeringer og derigennem store fortjenester; disse kredse gik i gang og har arbejdet hurtigt, og der foreligger stor-slåede planer om nye, kæmpemæssige centerbebyggelser i Tåstrupområdet. Derved er der altså opstået visse modsætninger i spørgsmålet om udbygning af vejnettet. Jeg vil meget håbe, at ministeren får lejlighed til gennem forhandling med interesserede parter at få klaret disse problemer på bedst mulig måde.

Den transportøkonomiske forskning har man fra anden side, bl. a. hr. Horn, været inde på, og jeg har også ved tidligere lejligheder rejst dette spørgsmål, idet jeg anser en sådan forskning for meget nødvendig for en tilfredsstillende vejledning for folketinget i hele dets arbejde på det trafikmæssige område. Jeg vil meget håbe, at ministeren vil gøre alt for, at der bliver mulighed for, at vi kan få et forskningsinstitut af denne karakter.

I forbindelse med Helsingør-motorvejens udbygning vil der opstå visse problemer i og omkring Helsingør by, som sandsynligvis vil komme til at skulle modtage megen trafik fra Sverige og fra det sydlige udland. Vi kan forvente en meget, meget stor trafik, når denne motorvejsstrækning udbygges, og derfor er det klart, at Helsingør by er voldsomt interesseret i at få klaret sine trafikforhold, der er meget anstrengte i øjeblikket, så hurtigt som muligt. Derfor overrasker det mig i nogen grad, at man som svar på et spørgsmål får at vide, at der fra Helsingør by ikke foreligger andragender eller projekter om gennemførelse af vejarbejder, når det trods alt viser sig, at kommunen for mere end et år siden til vejdirektoratet har indsendt både andragender og projekter til løsning af disse vejproblemer.

Jeg er ligesom hr. Skovmand helt enig i,

[Arne Larsen.]

at Engstrand Allé bør undgås som motorgade, og at der snarest muligt bør udarbejdes et andet alternativ til den sydlige gren af Vestmotorvejens indføring i København.

Med disse bemærkninger anbefaler jeg lovforslaget.

Børge Schmidt: Hr. Skovmand gjorde et par bemærkninger om støjen og Søringeprojektet. Jeg gad nok vide, hvad hr. Skovmand byggede sine udtalelser på. Jeg har haft lejlighed til at studere Søringeprojektet; jeg har fået det forelagt et par gange og set, hvorledes det er udformet. Fra Fredens Bro går Søringen ude af niveau, og der er en ganske betydelig bredde til den ene side og en pæn bredde til den anden side. Kun to steder hæves Søringen op over niveau, så fodgængerne kan gå under. Fra Dronning Louises Bro går Søringen i videreføringen mod syd i en tunnel. Jeg vil vove at påstå, at i langt, langt de fleste gader, ikke mindst hvor der er et stoplys, og hvor bilerne bremses op eller sætter i gang, laves der betydelig mere støj, end der vil komme fra Søringen med den måde, den er udformet på.

Ministeren for offentlige arbejder (Guldberg): Jeg vil svare på det par spørgsmål, der blev rejst her.

Jeg vil gerne sige til hr. Arne Larsen i anledning af bemærkningen om de tilsyneladende forsvundne Helsingørjprojekter, at jeg lige under mødet her har orienteret mig, og jeg bliver nødt til at sige, at vi ikke kender dem. Men nu kan vi efterforske nærmere, hvad forklaringen på mystikken kan være.

I øvrigt vil jeg kun bemærke, når man kommer ind på spørgsmål som Engstrand Allé, Søringen osv., at rent principielt må man se sådan på det, at skal der være nogen som helst fornuft i det, må man have en plan. En plan betyder, at man kommer til at arbejde efter nogle bestemte forudsætninger. Man skal også være smidig; men hvis man er tilstrækkelig smidig, eksisterer der ingen plan mere. I begge de nævnte tilfælde — som jeg i øvrigt ikke på nogen måde vil afvise at man kan drøfte, for det skal vi i høj grad; der er nemlig problemer, og der er måske behov for en vis smidighed. — i begge tilfælde

skal vi dog retfærdigvis fastslå, at vejen er kommet først og bebyggelsen bagefter. Man har altså her to eksempler på, at det fastlægges, hvor vejlinjen skal gå, og efter at den er fastlagt, og efter at der er disponeret med hensyn til dette, lovligt og efter alle kunstens regler — med det ansvar, vi også har herinde, når vi vedtager dette lovforslag — kan der foretages dispositioner, som er i strid dermed, som vi ingen indflydelse har på, og som senere etablerer sig med en sådan styrke, at man forlanger, at vi skal lave det om, som folkettinget har vedtaget. Det er ikke en afvisning af det krav, der er rejst herom, at man, når livet har udviklet sig, skal være smidig og tilpasse sig; men jeg synes nok, det er nødvendigt at slå dette fast. Når folkettinget nu vedtager denne årets hovedvejslov, kan man sige, kan man nemlig også risikere, at forholdene på steder, der berøres af denne lov, bagefter udvikler sig på en anden måde, end man havde tænkt sig, men hvor der alligevel er et vist behov for at holde sammen på tingene. Det var en af de få bemærkninger, jeg havde.

Derudover vil jeg gerne sige tak for både bemærkningerne her i salen og ikke mindst for udvalgsarbejdet. Det, at vi slutter i enighed, og at lovforslaget bliver gennemført, som det er fremsat, betyder jo ikke, at der ikke har været udført et overordentlig nyttigt arbejde, og mange af de spørgsmål, som er rejst her, er spørgsmål, vi kommer til at arbejde videre med. Jeg siger altså tak for den konstruktive og positive forhandling, der har været, og for tilslutningen til lovforslaget.

Skovmand: Det er nu ikke ministeren, jeg vil sige noget til; det gælder hr. Børge Schmidts bemærkninger om, hvorfra jeg havde mine oplysninger om Søringen. Jeg bygger på det interview, der var med professor Ingerslev i Politiken, og hvori professor Ingerslev erklærede, at det støjniveau, der ville opstå som følge af Søringens indføring som motorgade, ville ligge langt over det tilladelige. I øvrigt nævnte jeg kun Søringen som et eksempel; det er nemlig et problem, vi kommer til at møde ved massevis af projekter i den kommende tid.

Arne Larsen: Det, der foranlediger mig til at tage ordet, er ministerens så kategoriske udtalelse om, at han ikke kender noget til Helsingørs vejprojekter. Jeg har tilfældigvis en kopi af et brev fra ministeriet for offentlige arbejder, dateret den 12. maj 1967, hvori man skriver:

„Under henvisning til det af magistraten hertil indsendte andragende om tilskud af vejfonden til anlæg af Boulevarden fra Fiolgade til Kongevej skal man meddele, at det endnu ikke har været muligt at give endeligt tilsagn om tilskud af vejfonden til det pågældende arbejde, men at spørgsmålet herom vil blive optaget til fornyet overvejelse ved kommende fordelinger af vejfondsmidlerne.“

Det var altså den 12. maj 1967, og der er såmænd også udarbejdet projekter; jeg har dem her.

Ministeren for offentlige arbejder (Guldberg): Jeg takker for den mere detaljerede oplysning. Jeg kan kun forstå modsætningen mellem vore to oplysninger således, at vi må have talt om to forskellige ting. Vi kan jo i øvrigt arbejde videre med det.

Hermed sluttede forhandlingen.

Lovforslagets §§ 1-5 og dets overgang til tredje behandling
vedtoges uden afstemning.

Formanden: Jeg foreslår, at lovforslaget går direkte til tredje behandling uden fornyet udvalgsbehandling. Hvis ingen gør indsigelse mod dette forslag, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Den næste sag på dagsordenen var:

Første behandling af forslag til folketingsbeslutning om nedsættelse af et folketingsudvalg til at drøfte problemer og modtage information vedrørende en ny storlufthavn og en fast forbindelse over Øresund [af Holmberg m. fl.].

(Forslaget til folketingsbeslutning (nr. XIII) findes i tillæg A. sp. 3095, fremsættelsen i tidenden sp. 3536).

Sagen sattes til forhandling.

Ordføreren for forslagsstillerne (Holmberg): Jeg har ikke mange bemærkninger ud over, hvad der er nævnt i bemærkningerne til forslaget. På baggrund af den debat, vi havde i sidste uge om lufthavne og fast forbindelse over Øresund, mener fem partier — de konservative, venstre, det radikale venstre, socialdemokratiet og SF — at det vil være rimeligt for et udvalg på 21 medlemmer at følge udviklingen og modtage information om denne store sag, også efter at folketinget er hjemsendt. På de fem partiers vegne kan jeg anbefale forslaget til folketingsbeslutning om nedsættelse af nævnte udvalg.

Hermed sluttede forhandlingen.

Sagens overgang til anden (sidste) behandling
vedtoges uden afstemning.

Formanden: Da der ikke er fremsat ønske om udvalgsbehandling, foreslår jeg, at forslaget til folketingsbeslutning går direkte til anden behandling. (Ophold). Det er vedtaget.

Den næste sag på dagsordenen var:

Valg af 17 medlemmer til et udvalg angående forslag til lov om stempelafgift.

Valgt blev: *Poul Schlüter, Hanne Budtz, Hans Kjær, Stetter, Jens Peter Jensen (Sorø amt), Anders Andersen, Jens Frandsen, Niels Helweg Petersen, Nordqvist, Svend Haugaard, Peter Nielsen, Lis Groes, Grünbaum, Jørgen Peder Hansen, Ove Hansen, Egon Jensen og Ømann.*

Den næste sag på dagsordenen var:

Valg af 17 medlemmer til et udvalg angående:

Forslag til lov om retsafgifter

og
forslag til lov om ændring af forskellige lovbestemmelser om retsafgift m. v.