

[Ministeren for offentlige arbejder.]

Med hensyn til de afgifter, der indkommer ved et parkometersystem, kan jeg sige, at disse beløb efter bestemmelsen i vejtilskudsloven skal fradrages kommunens vejudgifter, som lægges til grund for den årlige refusion af motorafgifterne. Dette betyder, at kommunen får mindre refusion, hvis den får overskud på parkometrene. Der kan derfor ikke efter min opfattelse være nogen grund til, at ministeriet yderligere skal blande sig i spørgsmålet om anvendelsen af de beløb, som måtte indkomme i parkeringsafgifter.

Anker Lau: Jeg må naturligvis beklage den højtærede ministers afvisende svar. Jeg tror, jeg er i overensstemmelse med meget store dele af denne bys befolkning, når jeg henstiller, at man dog alligevel forsøger at tage et initiativ på dette område. Det er ingen hemmelighed, at dette har vakt uro i store kredse, ikke alene inden for erhvervslivet og bilismen, men også udenfor.

Jeg vil derfor spørge, om ikke den højtærede minister kunne tænke sig at tage et initiativ, som kunne bringe luft i denne sag. Det kunne måske føre frem til en forhandling med de interesserede parter, således at der kunne nås noget, inden alt for meget går i hårdknude.

Ministeren for offentlige arbejder (Lindberg): Som svar på det ærede medlems tillægsspørgsmål kan jeg kun henvise til, hvad jeg sagde i mit første indlæg, at hvis der fremkommer klager, som sandsynliggør, at systemet er af en sådan karakter, at det bør tages op til undersøgelse, vil sådanne klager selvfølgelig blive undersøgt.

Hermed sluttede spørgsmålet.

Af **Anker Lau** til justitsministeren:

„Vil justitsministeren undersøge berettigelsen og rimeligheden af den parkeringsindskrænkning i den indre by i København, som er vedtaget af Københavns borgerrepræsentation?“

Anker Lau: Som bekendt, også fra det foregående spørgsmål, har Københavns kommunalbestyrelse for nylig gennemført en

ny indskrænkning af parkeringsmulighederne i den indre by uden samtidig at anvise nye pladser til det stadig voksende antal biler. Indskrænkningen går ud på, at parkering ved kantsten kun må vare 1 time mod tidligere 2, og samtidig kan der på parkeringspladserne kun holdes i indtil 3 timer mod betaling gennem de såkaldte parkometre. Endelig får vi en udvidelse af det område, der omfattes af disse bestemmelser.

Disse foranstaltninger har fremkaldt en bølge af protester fra det samlede erhvervsliv, bilisterne og deres organisationer. Trods dette har en majoritet på rådhuset, socialdemokratiet, alene gennemført ændringerne mod alle andre partier.

Dette er da grunden til, at jeg har ment det rigtigt at påkalde også den højtærede justitsministers bistand i denne sag. I henhold til færdselslovens § 57 afgøres disse forhold af politiet med samtykke af borgerrepræsentationen. Opstår der uenighed mellem disse myndigheder, eller ønsker nogen at klage, afgøres sagen af justitsministeren efter forhandling med ministeren for offentlige arbejder.

Der er mange, som ønsker at klage i den anledning, og jeg er en af dem, og jeg har grund til at tro, at de store motororganisationer i nær fremtid vil henvende sig til de ministerier, der har med denne sag at gøre.

Der vises på Københavns rådhus en meget ringe forståelse for den moderne tekniske indretning, der hedder en bil. Det individuelle befordringsmiddel, som vi vel snart alle sammen på én eller anden måde betjener os af, er ikke i høj kurs, medens den kollektive sporvogn stadig holdes højt i ære. Der er noget uendelig reaktionært i hele den måde, hvorpå den moderne trafik behandles. Jeg tror, ingen anden storby i verden kæler sådan for sine sporvogne, som København gør det. For ganske nylig har man endog købt et stort antal nye sporvogne, skønt vi alle er klar over eller i alt fald synes, at det er at skrue udviklingen tilbage.

De nye parkeringsindskrænkninger betyder ingen løsning på problemet; man gør det blot endnu sværere for erhvervslivet. Nok skal forretningerne have varerne læsset af og på, men kunderne skal også have