

[Arne Larsen.]

skal være den rigtige løsning på et tilfredsstillende niveau, og derfor vil vi i dag ikke tage stilling til, om det skal være en tunnel-løsning, eller det skal være en bro-løsning.

Vi er også af den opfattelse, at Samsølinjen ikke er noget, der just haster så voldsomt meget, at det er nødvendigt at tage det med ind i en beslutningsproces allerede i næste folketingsår. Man må undersøge dette problem meget nøjere, end man har gjort hidtil, og man bør kende behovet så nøgenlunde, før man kaster sig ud i et sådant anlæg. De såkaldte cost benefit-undersøgelser vil nok være meget ønskelige i denne forbindelse, ja, ikke alene i denne forbindelse, men i forbindelse med anlæg af alle øvrige stor-transportanlæg.

Vi må jo også erkende, at Storkøbenhavn har sine meget, meget store problemer, og i forbindelse med en Saltholmløsning tvinges vi til også at løse en del af problemet for Københavns vedkommende. Københavns kommune har dog en rimeligt krav på snart at få at vide: hvornår flytter den lufthavn? Hvornår etableres det anlæg? Hvornår kan de arealer på Amager så frigøres? Kan vi få besked om, hvordan vores vejplanlægning så vil komme til at udfolde sig, på hvilken måde vi så kan komme til at udnytte de arealer, vi har på Amager? Det er et rimeligt krav, der her er stillet fra Københavns kommunes side, og jeg synes, det er nødvendigt, at de snart får svar på disse spørgsmål.

Vi mener altså også, at motorvejsprojekterne i Københavnsområdet må tages op til en grundig revision, og så håber vi meget — og håber også, at ministeren vil medvirke hertil — at vi snarest får en samordning af hele det kollektive trafikapparat i Storkøbenhavn, og at vi i forbindelse med en ny hovedstadsordning får en samlet trafikplan og får al hovedstadstrafikken koordineret og sammenlagt, helst i et fælles trafikselskab.

En hel del af de andre problemer, som ministeren kommer ind på i sin redegørelse, skal jeg ikke kommentere yderligere. Jeg er enig med ministeren i hans opfattelse af, at disse store trafikplanlægninger efter al sandsynlighed vil kunne finansieres ved udenlandsk lånoptagning. Jeg er også enig i, at de selvfølgelig må belægges med afgifter, for at vi kan få en rimelig økonomi i forbindelse med anlægget af dem.

Hermed har jeg sagt min mening om ministerens redegørelse, og jeg mener, at udgangen af denne debat må blive en klar tilkendegivelse fra folketingets side. Vi kan ikke godkende, at denne debat fuser ud i ingenting, og at vi skal afvente, om der måske vil ske et eller andet i næste samling. Vi kan altså ikke godkende det på det grundlag, som ministeren har ridset op for os. Socialistisk folkeparti ønsker en klar prioritering inden for en samlet plan, og at der skal sættes tidsfrister for de enkelte anlæg. Det er vort standpunkt i disse spørgsmål.

Første næstformand (Grete Hækkerup): Jeg skal her afbryde forhandlingen og udsætte mødet. Det genoptages i dag kl. 14, hvor vi begynder med dagsordenens punkt 2, spørgsmål til ministrene.

Mødet udsat kl. 12.50.

Mødet genoptaget kl. 14.

Man gik til dagsordenens punkt 2:

Spørgsmål til ministrene.

Af *Karen Thuroe Hansen* til undervisningsministeren:

„Vil ministeren tage initiativet til en ændring af folkeskoleloven, så reglerne for kørsel af skolebørn udstrækkes til også at omfatte børn i børnehaveklasse?“

Skriftlig begrundelse:

Folkeskolelovens § 50 indeholder reglerne om kommunernes ret og pligt til at etablere kørselsordninger for skolebørn. Efter paragraffens ordlyd omfatter den kun børn i den undervisningspligtige alder, men ordningerne kan opretholdes for skolebørn, der fortsætter i børnehaveklasse. Derimod er børnehaveklasse ikke medtaget i paragraffen. Det betyder, at den gældende refusionsordning, der giver kommunen dækning for en del af udgifterne, ikke omfatter udgifter til kørsel med børn til og fra børnehaveklasse.