

[Tholstrup.]

rustet i en kommende vanskelig situation. For skal vi slæbe rundt med dette vare-direktorat, som er sand i maskineriet, så kan en vending i konjunkturerne blive til ubodelig skade. Derfor skal vi se at komme af med det nu, så vi står med det gode redskab, et frit erhvervsliv, den dag det virkelig bliver til alvor med konkurrencen udefra.

(Kort bemærkning).

Weikop: Jeg går ud fra, at den højtærede ministers svar til mig ikke betyder, at vareforsyningsloven skal bruges til andet, end hvad der er dens formål, og så tillader jeg mig at konstatere, at regeringen altså ikke har nogen politik i øjeblikket til at imødegå kommende vanskeligheder med.

Hermed sluttede forhandlingen.

Lovforslagets overgang til anden behandling vedtoges uden afstemning.

Lars P. Jensen: Jeg tillader mig at foreslå, at lovforslaget henvises til et udvalg på 17 medlemmer.

Uden forhandling eller afstemning vedtoges dette forslag.

Formanden: Der er ikke mere at foretage i dette møde.

Folketingsmand A. C. Normann har meddelt mig, at han ønsker til undervisningsministeren at stille følgende spørgsmål:

Vil ministeren foranledige, at der til statsskolernes elever vederlagsfrit udlånes skolebøger i lighed med, hvad der er tilfældet i kommuneskolerne?

Spørgsmålet vil blive optaget på dagsordenen for tingets førstkommende spørgetid.

Folketingets næste møde afholdes i morgen, torsdag den 18. ds., kl. 13 med følgende dagsorden:

1) Valg af 17 medlemmer til et udvalg angående:

Forslag til lov om forlængelse af lov om erhvervsøkonomiske foranstaltninger, vareforsyning m. v.

2) Fortsættelse af forespørgsel til udenrigsministeren af Alsing Andersen, Erik Eriksen, Ole Bjørn Kraft, Jørgen Jørgensen (Lejre) og Viggo Starcke.

Mødet hævet kl. 17³⁰.

68. møde.

Torsdag den 18. februar kl. 13.

Formanden: I skrivelser af dags dato meddeler ministeren for offentlige arbejder, at han ønsker her i tinget mundtligt at fremsætte:

Forslag til lov om etablering af en ny færgeoverfart over Store-Bælt,
og at han ønsker skriftligt at fremsætte:

Forslag til lov om ændring af lov nr. 191 af 17. april 1941 om anlæg af en motorvej fra Rødby Havn til Storstrømsbroen og af lov nr. 168 af 11. april 1942 om anlæg af en motorvej vest om København samt udbygning af Hørsholmvejen som motorvej og forslag til lov om jernbanedrift på Lolland-Falster.

I skrivelse af dags dato meddeler socialministeren, at han ønsker her i tinget skriftligt at fremsætte:

Forslag til folketingsbeslutning vedrørende en af den internationale arbejdskonference i Genève i året 1953 vedtagen akt om ændringer i Den internationale Arbejdsorganisations statut.

Fra revisionsrådet for Kongeriget Danmarks Hypotekbank er modtaget beretning om bankens årsregnskab for regnskabsåret 1952—53.

Skriftlig fremsættelse af lovforslag.

Ministeren for offentlige arbejder (Carl Petersen): Herved har jeg den ære for det høje folketing at fremsætte forslag til lov om

[Ministeren for offentlige arbejder.]

ændring af lov nr. 191 af 17. april 1941 om anlæg af en motorvej fra Rødby Havn til Storstrømsbroen og af lov nr. 168 af 11. april 1942 om anlæg af en motorvej vest om København samt udbygning af Hørsholmvejen som motorvej.

Det foreliggende lovforslag, der fremtræder som en bemyndigelse for ministeren for offentlige arbejder til i det i forslaget § 1 nærmere angivne omfang at begrænse gennemførelsen af visse af de i ovennævnte love omhandlede motorvejsanlæg på Lolland-Falster og vest om København, tilsigter at tilvejebringe grundlag for en løsning af de problemer af forskellig art, der er opstået derved, at disse anlægsarbejder i tiden efter krigens ophør helt eller delvis har været bragt til standsning.

Det har været målet — i forståelse med de kommunale myndigheder — at nå frem til en løsning, der i videst muligt omfang udnytter de kapitaler, der allerede er investeret i anlæggene, og som samtidig svarer til den nærmeste fremtids trafikale behov.

Det må anses for meget ønskeligt og også stærkt påkrævet, at forholdene nu afklares, således at der med sikkerhed kan disponeres såvel af de interesserede offentlige myndigheder som af de private, hvis interesser berøres af motorvejsanlæggene. Herved vil man imødekomme de berettigede krav, der i så henseende er rejst overfor ministeriet både fra de kommunale råd og fra private.

Som det fremgår af bemærkningerne til lovforslaget, hvortil jeg i det hele må henvise om enkeltheder, har de forskellige spørgsmål forud for lovforslagets fremsættelse været genstand for nøje undersøgelse. Der blev således, dengang motorvejsanlæggene efter krigen bragtes til standsning, nedsat et særligt udvalg vedrørende motorvejen vest om København, hvori folketinget, de interesserede kommuner og administrationen har været repræsenteret, og dette udvalgs flertalsindstilling ligger til grund for forslaget om denne vej. Endvidere har der både om forholdene ved København og på Lolland været ført en række forhandlinger med de pågældende kommuner.

Der er herefter mellem alle interesserede enighed om, at det ikke vil være påkrævet nu at fuldføre anlæggene i det fulde om-

fang, hvori det er forudsat i anlægslovene, men at man vil kunne nøjes med at udbygge visse dele af motorvejsanlægget på Lolland og af motorvejen vest om København således, at disse strækninger derefter kan indpasses i det bestående vejnet, medens Hørsholmvejen både i Københavns og Frederiksborg amter foreslås udbygget i hele det forudsatte omfang.

Alle de til gennemførelsen af de i de to anlægslove forudsatte arbejder nødvendige arealer er erhvervet af staten.

Hvad angår lovforslagets virkninger for de enkelte motorvejsstrækninger, kan jeg, idet jeg særlig henviser til de to oversigtskort, der er vedhæftet forslaget, oplyse følgende:

Af motorvejsstrækningen fra Rødby Havn til Storstrømsbroen foreslås færdiggjort strækningen fra motorvejens skæring med hovedvej nr. 7 vest for Maribo til et punkt ca. 1 km vest for Majbølle, hvor motorvejen sættes i forbindelse med landevejen Saksøbing—Guldborg.

Endvidere åbnes der ved forslaget mulighed for også at bringe strækningen fra Maribo til Rødby Havn til udførelse, såfremt dette måtte blive påkrævet af hensyn til en trafikforbindelse over Rødby Havn til Tyskland. Jeg har også under hensyn til de overvejelser, der for tiden foretages med henblik på en forbedring af Danmarks trafikforbindelser med kontinentet, ment det nødvendigt at medtage denne bestemmelse i forslaget.

Jeg kan i denne forbindelse oplyse, at jordarbejdet og bygværker — broer, ågennemløb o. lign. — allerede i det væsentlige er udført på strækningen fra Rødby Havn til Maribo. Fra Maribo til Saksøbing er jordarbejderne på det nærmeste fuldført, og visse bygværker er under udførelse. Øst for Saksøbing og til Storstrømsbroen er ingen arbejder udført. Kørebanelægningen er kun gennemført på en ganske kort strækning og i halv bredde mellem Rødby Havn og Maribo, medens den øvrige del af strækningen på grund af det i 1942 udstedte forbud mod anvendelse af cement til vejbelægning, ikke er udført.

Det er ved overenskomsten med Maribo amtsråd aftalt, at motorvejen på strækningen fra Maribo til Saksøbing, hvor jordarbejderne og de fuldførte bygværker er

[Ministeren for offentlige arbejder.]

udført i fuld bredde, d. v. s. 24 m, som det hele tiden har været meningen, kun udbygges med een vejbane, og det samme foreslås for strækningen fra tilslutningen til hovedvej nr. 7 til Majbølle.

Strækningen fra Majbølle til Storstrømsbroen vil, såfremt lovforslaget vedtages, ikke kunne bringes til udførelse, medmindre der enten tilvejebringes ny lovhjemmel derfor eller strækningen udføres som amtskommunal vej, men de ved ekspropriation erhvervede arealer forbliver til rådighed til eventuelt senere brug.

På motorvejen vest om København er på strækningen fra Roskildevej til Ermelundstien udført ikke ubetydelige dele af jordarbejdet.

I overensstemmelse med den indstilling, som er afgivet af et flertal i det omtalte udvalg vedrørende motorvejen vest om København — jeg henviser her til udvalgsbetænkningen med dertil hørende bilag, der er optrykt som bilag VII til lovforslaget — foreslås det, at motorvejen bygges færdig på strækningen fra Hørsholmvejen ved Jægersborg til Kagsaa (Præstbro), hvor den sættes i forbindelse med den såkaldte Ringvej B₃, der er en amtsvej, og som går over Herlev og Glostrup til Køgevej. Som det muligt vil være bekendt, var denne Ringvej B₃ tænkt videreført fra Kagsaa til Lyngbyvej, men denne strækning, hvor bebyggelsesforholdene gør det overmåde vanskeligt at komme igennem med en moderne trafikvej, bortfalder nu, bortset fra strækningen Budinge—Kagsaa, hvor den udbygges som en lokal tilslutningsvej til ringlinien Jægersborg—Kagsaa—Herlev—Glostrup—Køgevej.

Ved denne kombination af Ringvej B₃ og motorvejen undgår man at få to store veje løbende parallelt i ringe afstand fra hinanden, og man opnår tillige, at en væsentlig del af de på motorvejen afholdte udgifter kommer til nytte.

Under hensyn til de fra lokal side fremsatte ønsker stilles der — ligeledes i overensstemmelse med udvalgets indstilling — forslag om yderligere to niveaufri forbindelser over det nu foreslåede motorvejsanlæg, nemlig et tilslutningsanlæg ved Budingevej, medens det af udvalget foreslåede

tilslutningsanlæg ved Frederiksborgvej bortfalder, og der i stedet efter ønske fra Gladsakse kommunalbestyrelse etableres et underføringsanlæg i 14 m bredde for Gladsakse Møllevej. De arealer, som ikke beslægtedes til de nu foreslåede anlæg, har man i overensstemmelse med udvalgets indstilling anset det for rigtigst at beholde på statens hånd, idet man næppe kan afvise muligheden af, at udviklingen engang vil gøre et vejanlæg i denne linie ønskelig.

Som nævnt bygger denne del af lovforslaget på en indstilling fra et udvalgsflertal. Om mindretallets synspunkter tillader jeg mig at henviser til udvalgbetænkningen med bilag, idet jeg dog må gøre opmærksom på, at der nu også er opnået enighed mellem ministeriet for offentlige arbejder og Gladsakse kommunalbestyrelse om den nu foreslåede løsning. Jeg henviser her til den som bilag VIII optrykte skrivelse af 28. maj 1953 fra Gladsakse kommunalbestyrelse.

Hvad endelig angår Hørsholmvejen, er det formentlig almindelig bekendt, at arbejdet på denne vej nu er i fuld gang.

Om de udgifter, der vil være forbundet med gennemførelsen af de begrænsede anlæg, som nu foreslås udført, kan jeg oplyse, at strækningen på Lolland — fra motorvejens skæring med hovedvej nr. 7 vest for Maribo til Majbølle — med priser pr. 1. april 1953 anslås at ville koste ca. 11,2 mill. kr., hvortil må lægges yderligere ca. 5 mill. kr., hvis strækningen Maribo—Rødby Havn udbygges.

Udgifterne til den forkortede strækning af motorvejen vest om København anslås til 24,8 mill. kr. Dette tal er en ajourføring til priser pr. 1. april 1953 af de af udvalget vedrørende motorvejen vest om København skønnede omkostninger — med 1944-priser — ved gennemførelsen af udvalgets forslag. Det nævnte udgiftstal på 24,8 mill. kr. må i mange henseender hvile på et skøn, og dette skøn vanskeliggøres også derved, at nødvendige forhandlinger med de interesserede kommuner om tilslutningsanlæg ved Lyngbyvej m. fl. vanskeligt har kunnet afsluttes, forinden der er truffet endelig bestemmelse med hensyn til motorvejsanlæggenes fremme.

Udgifterne til færdiggørelsen af Hørsholmvejen på strækningen fra Jægersborg

[Ministeren for offentlige arbejder.]

og til vejgassen ved Brønsholm i Frederiksborg amt anslås med priser pr. 1. april 1953 at ville udgøre ca. 35 mill. kr.

De samlede udgifter bliver altså ca. 71 mill. kr., eller såfremt strækningen Rødby Havn—Maribo udbygges, ca. 76 mill. kr.

I henhold til anlægslovens § 4 finansieres motorvejen på Lolland-Falster af en særlig afgift på 1 øre pr. 1 benzin, som indføres til eller fremstilles her i landet, medens motorvejsanlæggene ved København — herunder Hørsholmvejen — bortset fra de særlige bidrag, som omtales i anlægslovens § 3, stk. 1, i henhold til lovens § 3, stk. 2, finansieres dels af den ovennævnte 1-øres afgift, når denne har dækket udgifterne ved arbejderne på Lolland-Falster, dels af den såkaldte „bro-1-øre“, når denne har indbragt tilstrækkeligt til dækning af udgifterne vedrørende Storstrømsbroen, Odde-sundbroen samt til afløsning af broafgiften for Limfjordsbroen i Aalborg.

Der var pr. 1. april 1951 i motorvejsanlægget på Lolland-Falster investeret ca. 19,2 mill. kr., som fuldtud er dækket af den pågældende 1-øres afgift, der til dette tidspunkt havde indbragt ialt 30,6 mill. kr. Da en færdiggørelse som foreslået skønnes at ville koste ca. 11,2 mill. kr., vil der således endnu af provenuet af denne benzin-1-øre være brug for 0,3 mill. kr. til vejanlæggets færdiggørelse; hvis strækningen Rødby Havn—Maribo udbygges, yderligere 5 mill. kr., eller ialt 5,3 mill. kr.

I motorvejsanlæggene ved København var pr. 1. april 1953 investeret ialt ca. 18,6 mill. kr., hvoraf dog ca. 4,6 mill. kr. ventes dækket fra anden side. Der vil således til dækning af allerede udførte arbejder af benzin-1-ørene være brug for et beløb af ca. 14 mill. kr., hvortil kommer udgifterne ved den nu foreslåede udbygning på henholdsvis 24,8 og 35 mill. kr., eller tilsammen 73,8 mill. kr.

Til dækning af såvel allerede afholdte udgifter som fremtidige udgifter vedrørende motorvejsanlæggene skulle de to 1-

øres afgifter herefter endnu indbringe ca. 74,2 mill. kr. eller, hvis strækningen Rødby-Havn—Maribo udbygges, yderligere 5 mill. kr., eller ialt 79,2 mill. kr.

Med det nuværende provenu af 1-øres afgifterne må man herefter regne med, at disse vil være beslaglagt til motorvejsanlæggene endnu en 6—7 år. Om enkeltheder henviser jeg iøvrigt til bemærkningerne til lovforslagets § 4.

Efter forslagets § 2 skal de motorvejsstrækninger, som nu foreslås udbygget, efter fuldførelsen overtages af de pågældende amtsråd til bestyrelse og vedligeholdelse efter de for landeveje gældende regler, idet dog deres karakter som motorveje bevares. Der er herom, som det fremgår af bilagene, opnået fuldstændig enighed mellem ministeriet for offentlige arbejder og Maribo, Københavns og Frederiksborg amtsråd.

Overenskomsterne er afsluttede under den forudsætning, at folketinget foretager de nødvendige ændringer i anlægslovene, og stillingen bliver i så fald den, at staten afholder alle anlægsudgifterne og udgifterne til de dermed i forbindelse stående arbejder, medens den fremtidige vedligeholdelse af anlæggene kommer til at påhvile de respektive amtsråd med sædvanlig refusion af motorafgifterne. Det vil derfor ikke være nødvendigt at tilvejebringe vedligeholdelsesfunds for motorvejene, som det var forudsat i de oprindelige love, hvorfor opkrævningen af de to benzin-1-ører kan bortfalde, allerede når der er tilvejebragt de nødvendige beløb til gennemførelsen af de nu foreslåede reducerede anlæg.

I forslagets § 3 foreslås det — som allerede nævnt — at de arealer, der er erhvervet af staten i henhold til anlægslovene, og som ikke indgår i de motorvejsanlæg, som foreslås gennemført i henhold til lovforslaget, forbliver statens ejendom.

Om dette har der været enighed såvel under forhandlingerne mellem Maribo amtsråd, forsåvidt angår strækningerne på Lolland-Falster, som i udvalget angående motorvejen vest for København. Hvad særligt

[Ministeren for offentlige arbejder.]

angår de her omhandlede arealer på Lolland og Falster, som er udlejet til landbrugsmæssig udnyttelse, har man undersøgt mulighederne for at lade dem gå tilbage til ejerne af de ejendomme, hvorfra de i sin tid blev eksproprieret, men dette har måttet opgives som uigennemførligt. Selvom de fleste arealer således kan udnyttes ved udleje, vil der dog særlig ved motorvejsanlægget ved København blive arealer tilbage, som ikke kan udnyttes, og der søges derfor hjemmel til at afholde de med deres forskellige vedligeholdelse forbundne udgifter.

Endelig vil jeg gøre nogle bemærkninger om et spørgsmål, som har givet anledning til visse vanskeligheder, nemlig spørgsmålet om erlæggelse af kommuneskatter for de arealer, som ikke udnyttes til vejformål. Det er her fundet rimeligt at imødekomme ønsker fremsat fra forskellige kommuner om, at arealer, der udnyttes til indtægtsgivende formål for staten, beskattes på samme måde som anden statsejendom, og det foreslås derfor i lovforslagets § 3, at den nuværende skattefritagelse for sådanne arealer bortfalder.

Det er endvidere fundet rimeligt, at der, for såvidt dette lovforslag vedtages, gives ministeren for offentlige arbejder bemyndigelse til med vedkommende kommunalbestyrelse at træffe aftale om en sum til erstatning for afsavn af ejendomsskatter for tiden forud herfor, såfremt der fra kommunens side rettes henvendelse herom til ministeriet.

Sluttelig henleder jeg opmærksomheden på forslagens § 2, stk. 2, hvori foreslås, at det beløb på 250 000 kr., som i henhold til loven af 11. april 1942 skulle udredes af Frederiksborg amtsråd som bidrag til Hørsholmvejens anlæg, bortfalder. Det er anset for rigtigt i denne henseende at side stille Frederiksborg amtsråd med Maribo amtsråd, navnlig under hensyn til den vedligeholdelsesbyrde, som amtskommunerne påtager sig, såfremt lovforslaget vedtages, hvortil kommer, at Frederiksborg amtsråd ikke i samme omfang som Københavns amtsråd har en særlig interesse i Hørsholmvejens anlæg, der i Københavns amt må siges at træde i stedet for anlæg, som amtsrådet ellers måtte have bekostet på normal måde.

Lovforslaget indeholder ingen bestemmelser om, i hvilket tempo de foreslåede arbejder skal bringes til fuldførelse. Hørsholmvejen bliver måske på en større strækning færdig allerede i 1955. De øvrige anlæg må udføres, efterhånden som de trafikale krav nødvendiggør det og anlæggene i det hele kan indpasses i den offentlige anlægsvirksomhed.

Med disse bemærkninger anbefaler jeg forslaget til en hurtig og velvillig behandling i dette høje ting.

Endvidere har jeg den ære at fremsætte for det høje ting *forslag til lov om jernbanedrift på Lolland-Falster*.

Dette lovforslag fremtræder som slutresultatet af langvarige forhandlinger mellem ministeriet for offentlige arbejder og de lollandske kommuner om, hvad der skulle ske, når det nuværende lolland-falsterske jernbaneselskabs koncession udløber den 30. juni i år. Disse forhandlinger, der også har været omfattet med stor interesse af offentligheden, har været meget vanskelige, fordi synspunkterne til en begyndelse stod ret skarpt overfor hinanden, og det er mig derfor en stor tilfredsstillelse at kunne konstatere, at forhandlingerne tilsidst har kunnet give et resultat.

Udgangspunktet for ministeriets stilling under forhandlingerne har været det, at den garanti for forrentningen af det nuværende jernbaneselskabs aktiekapital, som staten i sin tid efter koncessionen af 1873 påtog sig, ikke burde fortsætte. Der er her tale om en form for statsstøtte, som tiden forlængst er løbet fra, og som ikke bør opretholdes længere, end tilsagnet er givet. Omvendt er det fra de lollandske kommuners side gjort gældende, at den betydning, der må tillægges navnlig jernbanestrækningen fra Nykøbing F. til Nakskov, er så stor, at den naturligt bør overtages og drives som statsbane, og ud fra denne betragtning samt under henvisning til, at de lollandske kommuner ikke hidtil har været økonomisk medansvarlige for banens drift, har kommunerne stærkt fremsat og fastholdt ønsket om en statsovertagelse af banen.

Den nuværende regering har, således som det også var tilfældet med den tidligere regering, afvist tanken om statsovertagelse. Begrundelsen herfor har været den, at der