

[Ministeren for offentlige arbejder.]

resten af udgifterne er blevet betalt af de interesserede kommunalbestyrelser efter en nærmere aftalt indbyrdes fordeling. Det blev dog i forbindelse med projekterings-tilskuddet tilkendegivet kommunerne, at de kunne forvente tilskudsprocenten til projekteringsarbejdet forhøjet til den samme tilskudsprocent, som til sin tid måtte blive fastsat for selve anlægsarbejderne.

Forbindelsen er tænkt anlagt som firsporet motorvej, og en sådan vejs kapacitet vil antagelig være tilstrækkelig i en lang årrække. Såfremt kapaciteten i en fjernere fremtid vil vise sig utilstrækkelig, må man overveje at etablere en tredje forbindelse over fjorden vest for den nuværende bro, idet det vil være trafikteknisk vanskeligt og forbundet med meget store meromkostninger at anlægge den nu foreslåede forbindelse med mere end 4 spor.

Som nævnt i bemærkningerne har man overvejet både en firsporet tunnelforbindelse og en firsporet højbro, men er kommet til det resultat, at en tunnelforbindelse bør foretrækkes af de i bemærkningerne anførte grunde. Hertil kommer jo, at anlægsudgifterne er omtrent lige store for de to anlæg, ligesom drifts- og vedligeholdelsesudgifterne for de to forslag vil nærme sig hinanden bl. a. på grund af de lavere driftsudgifter for trafikken ved tunnelforslaget.

For så vidt angår det under den nuværende økonomiske situation ikke uvæsentlige spørgsmål om forbruget af fremmed valuta, kan jeg nævne, at valutaforbruget ved tunnelanlægget ifølge de foretagne beregninger kun skulle andrage ca. 2 mill. kr., medens broprojektet vil kræve et valutaforbrug på ca. 30 mill. kr.

Som nævnt i bemærkningerne til lovforslaget forudsættes tunnelen bygget som en 552 m lang lukket sænketunnel — med betonramper 94,1 m — bestående af to 9,5 m brede, adskilte, men sammenbyggede betonrør med 4,5 m fri højde.

For at eliminere forekomsten af giftige luftarter og røg i tunnelen fra bilernes udstødningssasser er det tanken at indrette fornødne mekaniske ventilationsanordninger med en kapacitet, der er tilstrækkelig til at ventilere begge tunnelrør for eventuelt trafikstop samtidig. Endelig er der i samarbejde

med brandmyndighederne udarbejdet planer, der sikrer en effektiv brandbekæmpelse.

Anlægsudgifterne er på grundlag af de udarbejdede skitseprojekter med prisniveau 1961 anslået til ca. 149 mill. kr. for tunnelprojektet, hvoraf 81 mill. kr. udgør udgifterne til selve tunnelen, medens resten er udgifter til de betydelige tilsluttende vejanlæg.

Ud over den tid, der vil hengå til foretagelse af yderligere bundundersøgelser m. v., vil der til detailprojektering af tunnelen antagelig medgå ca. 2 år, hvorefter den egentlige byggetid kan påregnes at andrage ca. 3 år.

Selv om den her i tinget nylig vedtagne lov om hovedlandeveje først træder i kraft den 1. april 1964, foreslår regeringen i overensstemmelse med principperne i denne lov, at udgifterne til bygning af de her omhandlede anlæg samt til disses drift og vedligeholdelse afholdes fuldt ud af vejfonden.

Under hensyn til, at det drejer sig om et arbejde af en betydelig størrelsesorden, hvis udformning i enkeltheder og nærmere gennemførelse — herunder vejanlæggenes og tunnelanlæggets koordinering — vil kunne rejse en række forskellige spørgsmål, er det i øvrigt min tanke, at administrationen af arbejdet bør forestås af et særligt byggeudvalg, der på ministeriets vegne skal følge byggeriets gang og i det hele holde ministeriet løbende underrettet samt afgive indstillinger i vigtigere sager. Et sådant byggeudvalg er nedsat i forbindelse med etablering af den nye vejbro over Lille-Bælt, og det er mit indtryk, at de mangeartede problemer i forbindelse med byggeriet lettere overvindes i et sådant snævert udvalg.

Selv om hovedlandevejsloven som nævnt først træder i kraft den 1. april 1964 og det derfor ikke er foreskrevet at forelægge lovforslaget for vejnævnet, har jeg dog fundet det rigtigst at forelægge dette lovforslag inden fremsættelsen her i tinget. Vejnævnet har i sit møde den 26. september 1963 anbefalet forslaget.

Idet jeg i øvrigt henviser til bemærkningerne til lovforslaget, skal jeg anbefale det til velvillig behandling i det høje ting.

**Indenrigsministeren (Lars P. Jensen):** Jeg skal herved tillade mig for det høje folke-

[Indenrigsministeren.]

ting at fremsætte forslag til lov om indfødsrets meddelelse m. v.

Nærværende lovforslag er udarbejdet efter samme retningslinjer som de senest vedtagne indfødsretslove, d. v. s. at der i et særligt afsnit er optaget de personer, der søger om erhvervelse eller bevarelse af indfødsret uanset bestemmelserne i lov nr. 379 af 12. juli 1946.

Det foreliggende lovforslag omfatter i § 1 193 personer, der søger dansk indfødsret ved naturalisation, og i § 2 1 person, der omfattes af den fornævnte lov fra 1946; vedkommende, der på grund af denne lov har været udelukket fra automatisk at erhverve dansk indfødsret, søger nu om at blive stillet, som om 1946-loven ikke havde eksisteret, for så vidt angår den pågældende.

Med disse ord skal jeg anbefale lovforslaget til det høje folketings velvillige og hurtige behandling.

**Ordføreren for forslagsstillerne (Iver Poulsen):** På partiet de uafhængiges vegne har jeg den ære for det høje folketing at fremsætte forslag til lov om ministres strafansvar.

Det drejer sig i realiteten om en genfremsættelse — med visse præciserende ændringer og tilføjelser såvel i lovtæksten som i bemærkningerne hertil — af det forslag, som vi fremsatte i sidste folketingsår den 14. marts 1963, Folketingstidende 1962-63, tillæg A. sp. 1553.

Jeg kan derfor indskrænke mig til at henvise til min skriftlige fremsættelse af det tidligere forslag, tidenden sp. 4235, og til bemærkningerne til det hermed genfremsatte forslag. Ændringerne heri skyldes bl. a. hensyntagen til visse af den højtærede justitsministers udtalelser, særlig i ministerens redegørelse af 27. maj d. å. til det nedsatte udvalg. Vore bemærkninger til denne redegørelse er tilstillet det pågældende udvalg.

Vi regner med, at et tilsvarende udvalg vil få vort hermed fremsatte forslag til behandling, og at de nævnte bemærkninger til justitsministerens redegørelse vil blive overgivet til et kommende, nyt udvalg.

*Skriftligt besvaret spørgsmål.*

Af *Albertsen* til handelsministeren (26. september 1963):

„Vil handelsministeren overveje en ændring af lukkelovens bestemmelser vedrørende jernbanekioskers åbningstid og vareudvalg, således at rettighederne opretholdes for de hidtidige jernbanestationers kiosker uanset de pågældende baners nedlæggelse, og samtidig ligestille kiosker ved færgelæjer og havne hermed?“

Handelsminister *Barnsgaards* svar (2. oktober 1963):

Den adgang, der i lukkelovens § 4 c er givet kiosker på jernbanestationer til i den almindelige lukketid at forhandle varer inden for et større vareområde end de almindelige i lukkelovens § 4 b omhandlede kiosker, er begrundet i hensynet til det rejsende publikum, og når jernbanen nedlægges, falder således motiveringen for det særlige vareområde bort. En almindelig adgang for de personer, der hidtil har drevet jernbanekiosker på sådanne stationer, til at fortsætte kioskvirksomhed med udvidet vareområde vil vel ikke altid være naturlig, og jeg antager, at de tilfælde, det ærede medlem sigter til, særlig er tilfælde, hvor den pågældende kioskvirksomhed opretholdes i vedkommende stationsbygning, og hvor denne bygning fortsat tjener trafikale formål f. eks. som rutebilstation. I så fald kunne der være en vis begrundelse for ikke at beskære de bestående rettigheder, men det synes på den anden side vanskeligt at stille sådanne kiosker bedre end kiosker på andre rutebilstationer.

Spørgsmålet om at udvide regler om jernbanekiosker til også at gælde kiosker på rutebilstationer har tidligere været fremme, og lukkelovskommissionen af 1938 fremsatte forslag om, at politiet med kommunalbestyrelsens tilslutning kunne give adgang til sådant kiosksalg på centralstationer for rutebiler. Lukkelovsudvalget af 1947 anså imidlertid en sådan regel for betænkelig under hensyn til, at rutebilstationer i almindelighed næppe er så skarpt afgrænsede fra offentlige gader og pladser, som det i reglen er tilfældet med jernbanestationer, og den