

[Ministeren for offentlige arbejder.]

oplysninger om kommunernes faktiske vej-udgifter i 1952—53, og at der også er den mulighed, at motorafgiftskommissionens betænkning kommer til at foreligge, forinden det bliver nødvendigt at tage stilling til kommunerefusionens størrelse, som skal bestemmes ved tillægsbevillingsloven for indeværende finansår. Det ville jo være ønskeligt, at de af denne kommission tilvejebragte oplysninger var fremlagt, inden man tager stilling til principielle spørgsmål som det af det ærede medlem rejste om den andel af vejudgifterne, de forskellige kommune-grupper skal have dækket.

Jeg kan dog henlede det ærede medlems opmærksomhed på, at der i forrige måned er frigivet et beløb på 25 mill. kr. til særlige vejarbejder, hvortil der ydes kommunerne 85 pct. tilskud.

I anledning af det ærede medlem hr. Svend Jørgensens udtalelser om Rødby—Femern ruten vil jeg gerne sige følgende:

Der er ikke mellem de interesserede kredse i de forskellige lande — i første række banernes ledelse og automobilistorganisationerne i Danmark og Vesttyskland — nogen som helst divergens i opfattelsen af fugleflugtsliniens trafikale fordele og ønskeligheden af dens gennemførelse, og yderligere drøftelser på en bredere basis for at få klaret denne side af spørgsmålet synes derfor ikke nødvendige. Men det ville være urealistisk at se bort fra, at det drejer sig om meget betydelige investeringer på begge sider af Femern Bælt. Til trods for de allerede udførte arbejder på Lolland vil gennemførelse af fugleflugtslinien på dansk side efter prisniveauet i dag på statsbanernes budget medføre udgifter, der skønsmæssigt må ansættes til ca. 70 mill. kr., hvortil kommer ca. 22 mill. kr. til resterende vejarbejder. På tysk side er udgifterne langt større og endnu meget vanskeligere at anslå blot skønsmæssigt, bl. a. fordi der dér skal tilvejebringes en kostbar overgang over farvandet mellem Femern og Holsten. Det er oplyst for mig, at man fra tysk side anslår udgifterne til at ligge mellem 80 og 100 mill. D-mark.

Ledelsen af de tyske forbundsbaner har ikke set nogen mulighed for at give bestemte tilsagn om, hvornår man kan gå i gang med gennemførelsen af det store

projekt på tysk side. Man må erindre de meget store økonomiske krav, der i efterkrigsårene er stillet til de tyske forbundsbaners anlægsprogram, men det ville iøvrigt også af tekniske grunde være ugørligt i øjeblikket, fordi forskellige tekniske problemer først må afklares, nemlig foruden det nævnte spørgsmål om forbindelsen mellem Femern og fastlandet bl. a. også spørgsmålet om færgehavnens beliggenhed på Femerns nordkyst, hvor også sandvandringsproblemet først må grundigt undersøges.

Ledelsen af tyske og danske statsbaner er forleden på et møde i Hamborg blevet enige om i fællesskab at arbejde videre på de forskellige tekniske spørgsmål. Dette synes mig forsåvidt at være meget positivt. Man nøjes ikke med at henlægge planerne til såkaldte bedre tider, men arbejder stadig videre med dem, og derved skulle bl. a. opnås, at man i begge lande blev klar over projektets detailudformning i teknisk henseende og også — og da navnlig på tysk side — fik mere klarhed over den økonomiske rækkevidde. Det ville naturligvis være ønskeligt, hvis der samtidig blev noget større muligheder for fremskaffelsen af de store beløb, som her vil medgå.

På dansk side vil sagen selvfølgelig til sin tid — jeg håber så hurtigt som muligt — blive fremmet til regeringens og folketingets afgørelse. Hvorvidt man her i landet kan ofre de også her relativt betydelige beløb på den rute, hvis fordele og ønskelighed alle er enige om, bliver så det store spørgsmål.

Jeg skal sluttelig blot bemærke, at når det ærede medlem sammenligner færgelejebygning i Grossenbrode og i Rødby havn, bør det erindres, at i Grossenbrode drejede det sig i første omgang om bygning af et enkelt færgeleje inde i en bestående havn, hvorimod der i Rødby skal tilvejebringes en helt ny havn med flere lejer udenfor den bestående havn, der slet ikke kan bruges til fugleflugtsliniens færger. Havnen i Grossenbrode er iøvrigt senere udbygget med et andet færgeleje.

Overfor det ærede medlems omtale af statsbanernes risiko ved den forcerede trafik på Grossenbroderuten er der det at sige, at statsbanerne jo har en ny færge under bygning, og at denne nye færge ind-sættes på overfarten i efterårets løb. Det