

[Ministeren for offentlige arbejder.]

også af et væsentlig større antal færger end de 3, der tænkes indsat fra begyndelsen, således at man i årene fremover kan følge med på overfarten i takt med forøgelsen af trafikken på landevejene på begge sider.

Jeg tillader mig iøvrigt med hensyn til en række enkeltheder vedrørende den nye overfart at henvise til de ret udførlige bemærkninger til lovforslaget og naturligvis at erklære mig parat til i det udvalg, som må regnes at blive nedsat til nærmere gennemgang af lovforslaget, at give yderligere ønskede oplysninger vedrørende forslaget enkeltheder. Jeg ønsker blot endnu her at fremhæve, at de interesserede organisationer for de motorkørende under de foreløbige drøftelser med generaldirektoratet for statsbanerne stærkt er gået ind for oprettelsen af den nye færgerute, og at det er tanken fortsat at etablere samarbejde mellem disse organisationer og statsbanernes ledelse om en tilfredsstillende løsning af en række spørgsmål i forbindelse med forslagets gennemførelse.

Med hensyn til forslagets økonomiske rækkevidde skal jeg oplyse, forsåvidt angår statsbanernes andel deri, at anskaffelsen af en ny automobilfærge skønsmæssigt anslås at ville koste ca. 15 mill. kr., fordelt i rater efter byggetiden, og at der regnes at ville medgå ca. 35 mill. kr. til bygning af færgehavne med dækkende værker, færgelejer, parkeringspladser og bygninger. Disse 35 mill. kr. vil under forudsætning af lovforslagets vedtagelse i indeværende samling antagelig fordele sig således i de fire kommende finansår:

1954—55	2 mill. kr.
1955—56	10 —
1956—57	12 —
1957—58	11 —

Af disse beløb vil arbejdslønnen til stedlig arbejdskraft antagelig andrage ialt ca. 5,7 mill. kr. fordelt med henholdsvis 200 000 kr., 1 mill. kr., 2 mill. kr. og 2½ mill. kr. i de nævnte 4 finansår.

Med hensyn til de nye vejanlæg vil jeg gerne bemærke følgende:

Forholdene for automobilfærdslen er på begge sider af bæltet allerede ved de nuværende overfartsforhold ingenlunde til-

fredsstillende. Det vil derfor være nødvendigt at forlægge en stigende vejtrafik uden om Korsør og Nyborg.

Det foreslås på Sjællandssiden at forlægge hovedvej 1 nord om Korsør Nor og på Fynssiden at forlægge hovedvej 1 nord om Nyborg by.

Disse vejlinier må fastlægges således, at de nye vejstrækninger i videst muligt omfang kan indgå som led i adgangsvejene til en eventuel Store-Bæltbro, og de bør derfor allerede nu udbygges som 4-sporede. Da kun motortrafik vil have væsentlig interesse i disse vejanlæg, bør de anlægges som motorvejsstrækninger, d. v. s. være forbeholdt kørsel med motorkøretøjer og være uden niveauekrydsninger med andre veje.

Ved forhandling med de interesserede vejbestyrelser, d. v. s. Sorø og Svendborg amtsråd samt Korsør og Nyborg byråd, har man opnået disses principielle tilslutning til forlæggelserne af hovedvej 1 nord om byerne som motorveje.

De kommunale råd har imidlertid fremhævet, at de foreslåede foranstaltninger er af udpræget interesse for hele samfundet og ikke medfører nedlæggelse af andre vejstrækninger, som kan motivere, at de kommunale vejvæsener belastes med udgifter til anlæggene.

Da de omhandlede anlægs gennemførelse med almindeligt vejfondstilskud vil medføre en uforholdsmæssig byrde for kommunerne, mener jeg også, at det i dette tilfælde vil være rimeligt at yde et væsentligt højere tilskud end de 85 pct. af overslagssummen, der i almindelighed har været maksimum for vejfondstilskud.

Under forhandlingerne er det iøvrigt fra de to købstadkommuners side gjort gældende, at det af hensyn til trafikken til og fra Korsør og Nyborg byer samt trafikken fra Sydsjælland og Sydbyn vil være nødvendigt at forbedre visse vejforbindelser inde i byerne, i særdeleshed forbindelsen over Halsskovbroen og ad Taarnborgvej i Korsør samt over Knudshovedbroen og ad Knudshovedvej i Nyborg.

Da forhandlingerne med amts- og byrådene ikke vil kunne føres til ende, førend forarbejderne til projektets gennemførelse er videre fremskredet, har jeg ment det rigtigst, at lovforslaget kun fastlægger ram-