

[Ministeren for offentlige arbejder.]

anlæg af en motorvej fra Rødby Havn til Storstrømsbroen, men arbejderne såvel med jernbane- som vejanlæggene blev atter standset efter nogen tids forløb.

Indtil da var der i jernbaneanlæggene investeret ca. 7,7 mill. kr., og de resterende udgifter til færdiggørelse af anlæggene anslås nu til ca. 71 mill. kr.

I motorvejsanlæggene er der i alt hidtil blevet investeret ca. 20 mill. kr., og udgifterne hertil er alle blevet afholdt af den ved 1941-loven indførte 1 øres benzinafgift.

Til at færdiggøre motorvejsanlæggene vil der nu medgå et beløb på ca. 25,5 mill. kr., og i henhold til forslaget til lov om tilskud til de offentlige veje § 13 skal dette beløb afholdes af vejfonden.

Den investering, som kræves til jernbane- og havneanlæggenes etablering, er det hensigten at søge dækket gennem forhøjede takster for den nye rute, således at anlægsudgifterne kan forrentes og afskrives i løbet af 20 år.

Forholdet er det, at de tyske baner inden for deres almindelige investeringsprogram ikke kan afholde den dem påhvilende del af anlægsudgifterne til fugleflugtslinjen, men må låne det nødvendige beløb, ca. 84 mill. DM, på det almindelige tyske lånemarked, og dette beløb må banerne påregne at skulle amortisere over 20 år med en rente på ca. 8 pct.

Denne udgift samt udgifterne til driften af overfarten kan efter de foretagne rentabilitetsberegninger ikke tilsammen dækkes af indtægterne af overfarten, såfremt man fastsætter taksterne for overfarten for jernbanepassagerer og automobiler alene på grundlag af den kortere afstand mellem Rødby Havn og Puttgarden, og der er derfor opnået enighed om, at der skal opkræves visse sæргеbyrer for den nye overfart svarende til forskellen mellem de nugældende takster på Gedser-Grossenbrode overfarten og de takster, som normalt ville blive fastsat for den kortere overfart mellem Rødby Havn og Puttgarden.

En sådan særtakst er også praktiseret på Halsskov-Knudshoved ruten, hvor der med motivering i de store udgifter til anlæggene er fastsat samme overførselstakster som på Korsør-Nyborg, og det synes

naturligt at anvende et tilsvarende princip på den nye overfart.

Under hensyn til, at Deutsche Bundesbahns øjeblikkelige anlægsudgifter andrager et ca. dobbelt så stort beløb som danske statsbaners, er det hensigten, at sæргеbyrerne deles i forholdet 2 : 1 mellem Deutsche Bundesbahn og danske statsbaner for automobiloverfartens og den lokale trafikks vedkommende, medens hver jernbanestyrelse selv indregner sæргеbyrerne i deres indtægtsandele for jernbanetrafikkens vedkommende. Sæргеbyrerne skal opkræves i et tidsrum af 20 år, d. v. s. indtil anlægsudgifterne er afskrevet, hvorefter hver af banerne kan kræve opkrævningen af sæргеbyrerne indstillet, ligesom der til enhver tid skal kunne optages forhandlinger mellem banerne om ændringer i sæргеbyrernes størrelse eller disses fordeling.

Dette, at også danske statsbaner gennem sæргеbyrerne får mulighed for at forrente og afskrive den kapital, der skal investeres, gør det efter min mening yderligere forsvarligt nu endelig efter så mange års overvejelser og forhandlinger at tage de endelige skridt til at overflytte jernbane- og automobiltrafikken mellem det østlige Danmark og Vesteuropa fra Gedser til Rødby Havn.

Jeg skal ikke her komme ind på fugleflugtslinjeplanernes lange forhistorie; den vil vist være kendt af de fleste både fra de tidligere forhandlinger i dette høje ting og fra den offentlige debat. Jeg vil blot minde om, at planerne om en jernbaneforbindelse fra Rødby, der siden middelalderen har været et stærkt benyttet overfartssted til Tyskland, skriver sig helt tilbage fra 1860-erne, og at vel kun en række uheldigt sammenfaldende faktorer har bevirket, at linjen ikke for længst er blevet en realitet uagtet de store fordele, der er forbundet med dens virkeliggørelse.

Blandt disse vil jeg især fremhæve den aflastning af automobiltrafikken over Store-Bælt, som fugleflugtslinjens etablering vil betyde, hvortil for automobilernes vedkommende kommer, at den nye linje vil betyde en nedsættelse af den samlede rejsetid for et automobil fra København til Hamborg fra 8½ time over Store-Bælt og godt 8 timer over Gedser-Grossenbrode til knap 6½ time over Rødby Havn-Puttgarden.