

[Justitsministeren.]

foreslås det, at reglerne også skal anvendes på indbetalinger efter et pantebrev, der giver underpant i løsøre.

Efter forslaget skal indbetalings- og påkravsreglen, der ikke ved aftale kan fraviges til ugunst for debitorerne, anvendes også på ældre pantebreve, der ikke er forfaldet ved lovens ikrafttræden.

Lovforslaget indeholder herudover nogle mindre, tekniske ændringer til tinglysningsloven, der er nødvendige for at foretage den udbygning og skematisering af pantebrevsformularerne, der er foreslået af arbejdsgruppen.

Endelig foreslås det som et led i den løbende rationalisering og forenkling af tinglysningsproceduren at lade de nuværende detaljerede regler om udformning af dagbog og tingblad udgå af tinglysningsloven, således at den nærmere fastsættelse af disse regler i fremtiden sker administrativt. I tilslutning hertil foreslås det, at tinglysningslovens bestemmelse om offentliggørelse af tinglyste dokumenter ved opslag på en tinglysningsliste afskaffes som overflødig, idet samtlige oplysninger i tinglysningslisten tillige offentliggøres i Tingbladet.

Idet jeg i øvrigt henviser til lovforslaget og de bemærkninger, der ledsager det, skal jeg anbefale forslaget til det høje tings velvillige behandling.

Skriftligt besvaret spørgsmål.

Af Camre til ministeren for offentlige arbejder (4. december 1972):

„Hvilke fordele vil det indebære for den kollektive person- og godstrafik, hvis jernbanen føres i fast forbindelse over det sydlige Øresund, enten sammen med den forventede faste vejforbindelse eller i særskilt linjeføring?“

(Spm. nr. 64).

Begrundelse.

Det netop fremkomne svenske tilbud om at bygge en fast forbindelse over Øresund mellem Malmø og København omfatter en bro og en tunnel for vejtrafik. Jernbanetrafikken over Øresund vil følgelig fortsat være henvist til at benytte færgeoverfart. Det er åbenbart, at konkurrenceforholdet mellem

jernbane- og vejtransport herved afgørende ændres til skade for jernbanetransporten. Dette vil indebære, at mængden af tunge lastvogne såvel som af anden vejtrafik fra og til Sverige gennem Danmark øges stærkt.

Det betyder, at især den tunge transittrafik vil belaste de danske vejes kapacitet og nødvendiggøre nye, kostbare vejbyggerier. Ulykkeshyppigheden vil blive stærkt forøget, da vejtransport er mange gange farligere end jernbanetransport. Ligeledes vil forureningen blive øget. Udbygningen af motorvejskapaciteten vil også forringe det landskabelige og bymæssige miljø. I en tid, hvor der er voksende forståelse for nødvendigheden af en overgang fra individuel til kollektiv trafik, og hvor der især er ønsket om, at tunge laster på landjorden befordres med tog, må det virke dybt foruroligende, at det svenske projekt forbedrer landevejstrafikkens vilkår på bekostning af jernbanetrafikken.

Uanset at den danske indflydelse på det svenske projekt må formodes at være lille, vil det være af interesse at høre trafikministerens syn på, hvilke fordele den kollektive trafik vil få, hvis jernbanen føres i fast forbindelse over det sydlige Øresund — henholdsvis hvilke skadevirkninger den kollektive trafik vil blive udsat for, hvis kun en fast vejforbindelse etableres.

Det vil ligeledes være af interesse at få et skøn over de samfundsøkonomiske fordele ved at etablere en egentlig „transportkorridor“ over det sydlige Øresund, det vil sige en fast forbindelse, hvor både vejtrafik, jernbanetrafik, vandledninger, elkabler og eventuelle ledninger for naturgas kan føres.

Minister for offentlige arbejder *Kampmanns* svar (13. december 1972):

Hr. Camres spørgsmål bygger på en antagelse om, at det svenske tilbud om finansiering og bygning af en fast vejforbindelse over Øresund mellem Malmø og København indebærer, at der ikke samtidig tilvejebringes en fast forbindelse for jernbanetrafikken over Øresund. Konsekvenserne af et sådant forhold har hr. Camre indgående beskrevet i begrundelsen for sit spørgsmål, og jeg kan — både som minister for trafik og for forureningsbekæmpelse — kun fuldt ud støtte de herom fremsatte synspunkter.