

[Ministeren for offentlige arbejder.]

slog til lyd for en koordinering af de forskellige trafikmidler — en trafikplan —, vil jeg gerne sige, at det ærede medlem her berører et betydningsfuldt og interessant problem. Forholdet er imidlertid det, at vi først efter 1. august f. å. er begyndt at arbejde under den den 27. maj s. å. gennemførte lov om omnibus- og fragtmandskørsel. Denne lov, som jo på væsentlige områder decentraliserer koncessionsgivningen og på disse områder lægger afgørelserne ud til trafikudvalgene, har altså kun virket i ca. 1 år. Loven skal til revision allerede i samlingen 1952—53, og det ville, hvad jeg tror det ærede medlem giver mig ret i, være ubetimeligt ikke at afvente lovens revision og de på dette tidspunkt indhøstede erfaringer, forinden man foretager videre.

Til det ærede medlem hr. Th. Mikkelsen, der berørte DSB's indkøb af diesellokomotiverne, skal jeg bemærke: I årene siden sidste verdenskrig har Danske Statsbaner med opmærksomhed fulgt udviklingen på trækraftområdet ved jernbaneselskaberne i USA, hvor anvendelsen af dieselelektriske lokomotiver som trækraft har taget et sådant opsving, at der nu så godt som kun bygges diesellokomotiver. I året 1950 byggedes der i USA ialt ca. 3 000 diesellokomotiver, medens der i samme tidsrum blev bygget 3 gasturbinelokomotiver og mindre end 20 damplokomotiver.

Ved den udvikling af dieseldriften, som er foregået i Danmark siden begyndelsen af trediverne, er det ikke lykkedes at nedbringe det nødvendige vedligeholdelsesarbejde for dieselmotorer og for det elektriske udstyr i nær samme omfang som sket i USA, og der er ikke i Danmark med det hidtil her byggede motormateriel fremstillet typer med samme alsidige anvendelsesområde som i USA.

Under de drøftelser, der i den senere tid har fundet sted med hensyn til mulighederne for at få dieselmateriel med samme egenskaber som det i USA benyttede til anvendelse ved Danske Statsbaner, har man fra statsbanernes side også optaget forhandling med A/S Frichs, Aarhus, der har bygget den væsentligste del af det hidtil ved statsbanerne anvendte motormateriel, men det har herved ikke været muligt at opnå tilsgagn fra A/S Frichs om levering af materiel med udrustning, der er gennemprøvet såvel med hensyn til dieselmotoren som med hensyn til den elektriske installation, og som samtidig opfylder de nævnte alsidige driftsmæssige krav om store ydelser som diesellokomotiverne af den i USA anvendte

type. Da det endvidere ikke har været A/S Frichs muligt at opnå licens fra de pågældende amerikanske fabrikker, er man gået i forhandling med Nydqvist & Holm, Trollhättan, der har licens fra firmaet General Motors i Amerika, hvilket firma skal levere de til de 6 stk. 1 500 hk dieselelektriske lokomotiver hørende maskinanlæg, medens det er lykkedes under forhandlingerne at opnå, at A/S Frichs fremstiller en væsentlig part af den mekaniske del af lokomotiverne.

Jeg skal dernæst gøre nogle bemærkninger om anvendelsen af motorafgifterne, som har været berørt af en række ærede medlemmer.

Det ærede medlem hr. Axel Sørensen omtalte den situation, hvori vi har befundet os i de senere år, hvorefter det ved tekst-anmærkning til tillægsbevillingsloven hvert år fastsættes, hvor stort et beløb der skal udloddes til de forskellige kommunegrupper, således at altså motorlovens oprindelige fordelingsregler på dette punkt så at sige suspenderes. De beløb, der herefter ikke udgår til kommunerne, kommer jo for størsteparten vejfondene tilgode, og det ærede medlem har derfor spurgt: Hvor store er vejfondene nu, hvad bruges de til, og ville det ikke være rigtigt at anvende flere af disse penge til anlægsarbejder i sognekommunerne?

Med hensyn til vejfondenes størrelse skal jeg oplyse, at beholdningen pr. 31. marts 1951 i henhold til statsregnskabet udgjorde 286,9 mill. kr. Heraf er ved endeligt eller foreløbigt tilsagn til beredskabsarbejder disponeret over et beløb, der under hensyn til prisstigningerne anslås til ca. 140 mill. kr., medens krydsningsfonden på samme tidspunkt stod bogført med 39,7 mill. kr. Ministeriet må herefter anses for bundet til udførelse af arbejder, der skønsmæssigt anslås til ca. 30 mill. kr., hvortil kommer de endnu ikke fastlagte udgifter vedrørende Slangerupbanens viadukter. Jeg gør i forbindelse hermed opmærksom på, at disse beløb, de ca. 140 mill. kr. og de ca. 30 mill. kr., i nogen grad, men også kun i nogen grad, er skønsmæssige. Selvom der allerede er disponeret over en del af disse midler ved løfter til kommunerne, navnlig fordi man omkring krigens afslutning ønskede at have et antal såkaldte „beredskabsarbejder“, har det ærede medlem ganske ret i, at disse fonds størrelse i og for sig tillader en langt større iværksættelse af vejarbejder, end der for øjeblikket finder sted.

Det ærede medlems andet spørgsmål må nemlig besvares derhen — og det ærede