

[Bolgministeren og ministeren for Grønland.]

tanter fra forskellige grene af det private erhvervsliv. Styrelsesrådet har efter gennemgang af disse planer enstemmigt godkendt og anbefalet anskaffelsen af skibet også ud fra en økonomisk betragtning, inden jeg rettede henvendelse til myndighederne om bevilling til skibet.

Jeg har over for finansudvalget nævnt, at de foreliggende regnskaber gennem årene beviser, at de transporter, der er udført med den kongelige grønlandske handels egne skibe, er foretaget billigere end transporter udført med chartrede skibe. Denne omstændighed skyldes, at der ved driften af Handelsens skibe kun skal regnes med den rene kostpris, medens der for chartrede skibe må betales den rate, som efterspørgslen på fragtmarkedet gør det muligt for rederne at opnå, og heri er selvfølgelig en for tjeneste for rederierne.

Jeg skal i denne forbindelse oplyse, at Handelsens egne skibe selvfølgelig debiteres omkostninger til forrentning og afskrivning, ligesom de pågældende skibes driftsregnskab årligt debiteres rimelige beløb til imødegåelse af havaririsici.

Transporterne med det nye skib vil kunne udføres billigere, end hvis der benyttes chartret tonnage af tilsvarende klasse.

Der er opstillet en beregning over udgifterne ved driften af det nye skib sammenlignet med udgifterne til tilsvarende chartret tonnage. For sidstnævntes vedkommende er der i kalkulationen benyttet de til transporten i 1956 anvendte skibe og fly og de med disses chartring forbundne omkostninger. Specielt har man ved beregningen af tonnagen til sejlads i isområder benyttet sig af de betingelser, hvorunder „Kista Dan“ har sejlet i Grønlandsfarten. Differencen er på ca. 1,5 mill. kr.

Selv om det kan være forbundet med usikkerhed at opstille en sådan kalkulation, er differencen af en så betydelig størrelse, at bygningen af eget skib til Grønlandsbesejlingen også rent investeringsmæssigt må anses for fuldt forsvarlig. Hertil kommer,

at egne skibe ikke blot giver større sikkerhed i dispositionerne og dermed bedre og mere effektiv besejling, men at de samtidig virker som kontrol og regulator på fragtraterne for chartrede skibe. Der kan ingen tvivl være om, at denne omstændighed har været en stærkt medvirkende årsag til, at Handelen hidtil har kunnet opnå mere gunstige rater for Vestgrønland end for Østgrønland, og man kan være overbevist om, at eksistensen af det nye Grønlandsskib vil øve tilsvarende gavnlig indflydelse fremover.

Det ærede medlem hr. Peder Christensen (Rebild) har spurgt mig, om det ikke er muligt at fremme behandlingen af forslag til byplaner for de kommuner, som i henhold til byplanloven skal tilvejebringe byplaner. Til dette skal jeg svare, at jeg går ud fra, at det ærede medlem tænker på forslag til de såkaldte dispositionsplaner, altså de samlede byplaner for det pågældende bysamfund. Hvor der er tale om forslag til partielle byplanvedtægter for begrænsede områder, er ekspeditionstiden normalt ikke særlig lang. Derimod har det for nogle forslag til dispositionsplaner trukket temmelig længe ud, førend boligministeriet kunne godkende det pågældende forslag.

Dette skyldes bl. a., at boligministeriet har påtaget sig det arbejde at sikre, at de indsendte forslag til dispositionsplaner, der jo fastlægger hovedlinjerne for en bys udvikling i de kommende år, så vidt muligt stemmer overens med de planer eller interesser, som andre ministerier eller styrelser har.

Når vi modtager et forslag til en dispositionsplan, sætter vi os i forbindelse med bl. a. statsbanerne, vejdirektoratet, vedkommende amtsråd og ofte også naturfredningsmyndighederne eller det særlige bygnings-syn, således at vi søger at sikre, at dispositionsplanen stemmer overens med de pågældende ministeriers eller styrelseres synspunkter eller planer. Der medgår hertil ofte betydelig tid, men vi finder, at det er en god anvendelse af tiden, idet disposi-