

en meget beklagelig fejlregning af jordmængderne, hvilket medfører, at udgifterne hertil må formindskes med 2,0 mill. kr. Overslagsbeløbet skal derfor reduceres til $10,6 \div 2,0 = 8,6$ mill. kr.

Som allerede nævnt ved besvarelsen den 30. april 1958 af spørgsmål 6, første led, var de to broer under hovedvej A 7 og Lollandsbanen samt en hertil hørende mindre motorvejsstrækning — nu anslået til sammen at koste 2,1 mill. kr. — ikke medregnet i det i 1954 angivne overslagsbeløb på 5,4 mill. kr. for motorvejsstrækningen fra Saksøbing til Majbølle. For at kunne sammenligne de to overslagsbeløb fra henholdsvis 1954 og 1958 skal nævnte beløb på 2,1 mill. kr. derfor fradrages det nu korrigerede overslagsbeløb fra 1958, hvorved dette reduceres fra 8,6 til $8,6 \div 2,1 = 6,5$ mill. kr. Stigningen fra 5,4 til 6,5 mill. kr. hidrører dels fra prisstigninger siden 1954, dels fra forøgede udgifter til frostsikring af kørebanen, sidstnævnte på grundlag af de ved motorvejsanlæggene ved Halskov og Knudshoved indhøstede erfaringer.

Overslaget for de samlede udgifter ved gennemførelsen af de resterende arbejder på motorvejsanlægget på Lolland fra Rødby Havn til Majbølle, jfr. afsnit III i bemærkningerne til lovforslaget, må herefter ned sættes med 2 mill. kr. fra 25,5 mill. kr. til 23,5 mill. kr.

Spørgsmål 7:

Vil hovedvej A 2 fra Herfølge blive udbygget?

Svar:

Det er med Præstø amtsråd allerede for flere år siden blevet aftalt, at hovedvej A 2 fra Køge til Vordingborg efterhånden skal udbygges som 4-sporet med 2 kørebaner, adskilt ved en midterrabat, men arbejdet er hidtil kun nået til Herfølge. Rødby-Femernrutens etablering vil naturligvis gøre fremskyndelsen af denne udbygning ønskelig.

Supplerende spørgsmål ad spørgsmål 7:

Hvad vil udbygningen af vejen Køge-Vordingborg koste?

Svar:

Der foreligger ikke detailprojekt for strækningen Herfølge-Vordingborg.

Strækningen fra Køge til umiddelbart nord for Herfølge er allerede udbygget til 4-sporet vej. For strækningen herfra til Vordingborg — ca. 48 km — foreligger endnu ikke detailplaner eller overslag, men på grundlag af indvundne erfaringer fra andre tilsvarende vejanlæg kan udgifterne ganske skønsmæssigt anslås til ca. 45 mill. kr.

Spørgsmål 8:

Betyder de i overenskomsten angående de tarifariske forhold m. v. indeholdte bestemmelser om, at man vil „søge at tilrettelægge sin trafik- og tarifpolitik på Korsør-Nyborg og Halsskov-Knudshovedoverfarterne under hensyntagen til den fælles dansk-tyske interesse i fugleflugtslinjens rentabilitet“ ikke, at DSB reelt har forpligtet sig til at holde betydeligt højere takster i årene fremover på disse ruter end nødvendigt — at vi altså på dette punkt er kommet i et afhængighedsforhold til tyskerne?

Svar:

Overenskomsten betyder ikke, at Danske Statsbaner har forpligtet sig til at holde bestemte takster på overfarterne Korsør-Nyborg og Halsskov-Knudshoved. Det er over for de tyske forhandlere fremhævet, at den pågældende bestemmelse udelukkende må opfattes som udtryk for en fælles dansk-tysk interesse i fugleflugtslinjens rentabilitet, men at den ikke må anses som indeholdende nogen forpligtelse for Danske Statsbaner. Det er ligeledes over for de tyske forhandlere anført, at tarifferne på Store-Bæltsoverfarterne fastsættes af lovgivningsmagten, og at folketinget ikke kan forpligte sig til en bestemt tarifpolitik i den interne danske trafik af hensyn til en international forbindelse.

Spørgsmål 9:

Til brug for udvalgets overvejelser udbedes regeringens bedømmelse og planlægning af statens og andre offentlige investeringer for de kommende år. Foruden oplysninger om det samlede investeringsbehov og de enkelte investeringers indbyrdes forhold udbedes specielt en bedømmelse af og plan for omfanget og rækkefølgen af de kommende års trafikale investeringer.