

[Justitsministeren.]

brandfarlige virksomheder m. m., samt bestemmelser om skorstensrensning og brandsyn.

Idet jeg i øvrigt skal henvise til bemærkningerne til forslaget og til den afgivne betænkning, skal jeg hermed anbefale lovforslaget til velvillig behandling i det høje ting.

Ministeren for offentlige arbejder (Lindberg): Herved tillader jeg mig for det høje ting at fremsætte *forslag til lov om erhvervelse af ejendomsretten til og nedlæggelse af banen fra Viborg til Ålestrup.*

Gennem de sidste åringer har statsbanerne i vid udstrækning gennemført rationaliseringsforanstaltninger for derigennem at nedbringe statsbanernes driftsunderskud. Foruden sådanne foranstaltninger, som sigter til at billiggøre driften af banerne, har man også opmærksomheden henvendt på sådanne sidebaner, hvis benyttelse med tiden er blevet så ringe, at det må anses for uforvarligt fortsat at opretholde dem. Som bekendt har man gennem årene nedlagt en række sådanne sidebaner.

Banen fra Viborg til Ålestrup har gennem årene været stærkt underskudgivende, og allerede i rigsdagssamlingen 1934-35 blev der under hensyn hertil fremsat lovforslag om banens nedlæggelse, men forslaget blev ikke gennemført.

For finansåret 1956-57 udviser en foretagen opgørelse, at banens samlede driftsunderskud — eksklusive forrentning og afskrivning — udgjorde ca. 780 000 kr., hvilket svarer til et underskud af den ca. 38 km lange bane på ca. 21 000 kr. pr. km, hvad der er næsten det dobbelte af underskuddet pr. km af det samlede statsbanenet.

Personbefordringen er kun ringe; således kan nævnes, at antallet af solgte billetter mellem banens stationer i finansåret 1956-57 kun udgjorde ca. 90 stk. pr. dag. Årsagen til denne ringe benyttelse af banen må formentlig bl. a. søges deri, at banens stationsbyer allerede nu trafikeres af rutebiler.

Således trafikeres stationsbyerne Møldrup og Hvam af statsbanernes rutebil Viborg-Ålestrup-Ålborg og stationsbyen Skals af statsbanernes rutebil Viborg-Løgstør, medens stationsbyen Løgstør, der er beliggende på landevejen Skive-Viborg, trafike-

res af den private rutebil Skive-Viborg. Det vil derfor ikke være påkrævet at oprette nye rutebilforbindelser for at betjene banens opland, såfremt lovforslaget om banens nedlæggelse gennemføres.

Da banens spor, såfremt de kun benyttes til godstrafik, vil kunne benyttes i mange år uden vedligeholdelsesudgifter af betydning, og da godstrafikken ikke er helt ubetydelig, tænkes denne indtil videre opretholdt. For at kunne gøre dette, således at udgifterne bliver de mindst mulige, agtes kun vognladningsgodset udkørt og afhentet. Dette vil kunne ske med den forhåndenværende rangertrækraft på Viborg station. Stykgodset tænkes befordret med statsbanernes bestående lastbilruter.

Når godstrafikken gennemføres på denne måde, vil stationerne kunne nedlægges ved persontrafikkens indstilling. Statsbanerne påtænker dog i stationsbyerne at etablere godsindleveringssteder, og muligvis kan disse etableres fælles med postvæsenets ekspeditionsssteder. Om man hertil mest hensigtsmæssigt kan bruge de nuværende stationsbygninger, vil der blive forhandlet med de pågældende stationsbyer om.

Det skal bemærkes, at nedlæggelsen af banen fra Viborg til Ålestrup medfører mulighed for at nedbringe underskuddet betydeligt på den anden Himmerlandsbane, banen fra Hobro over Ålestrup til Løgstør. Ved nedlæggelsen af banen fra Viborg til Ålestrup bliver man nemlig ikke mere bundet af togtilslutningerne i Ålestrup, og derved bliver det muligt at gennemføre en reduktion af den trækraft, der skal være til rådighed for driften på banen fra Hobro til Løgstør. Herved påregnes opnået en besparelse på ca. 270 000 kr. årlig, hvorved denne banes underskud i væsentlig grad formindskes.

Såfremt det høje ting måtte give tilslutning til, at banen nedlægges, må — således som nævnt i lovforslagets § 1 — staten dog først erhverve banen.

Banen er anlagt i 1890-1893 i henhold til en til Viborg amtsråd med hjemmel i lov af 12. april 1889 den 4. juni 1890 meddelt koncession på 80 år fra banens ibrugtagning den 15. september 1893.

I henhold til koncessionens § 11 skulle banen, når den var færdigbygget, overtages og drives af staten efter nærmere overens-

[Ministeren for offentlige arbejder.]

komst mellem staten og amtet. Ved koncessionens § 12 tillagdes der staten ret til til enhver tid at overtage banen til ejendom mod at betale amtet et beløb på 26²/₃ gange den årlige forpagtningsafgift.

Denne er i henhold til den i 1894 afsluttede overenskomst mellem staten og Viborg amtsråd fastsat til 4 000 kr. pr. mil af banens længde og udgør herefter i alt 19 920 kr. om året.

Staten må således betale amtsrådet et beløb på 26²/₃ gange 19 920 kr., når den overtager banen, hvilket i alt udgør 531 200 kr.

Da staten imidlertid i sin tid i henhold til den tidligere nævnte lov om banens anlæg har ydet et tilskud til banens anlæg på 80 000 kr. pr. mil af banen, og da det i koncessionen af 1890 er bestemt, at staten har „ret til en i forhold til tilskuddet nærmere fastsat andel i den sum, for hvilken banen eventuelt kan indløses af statskassen“, vil en del af indløsningssummen falde tilbage til statskassen. Den andel, der skal tilfalde statskassen, er ved en af ministeriet for offentlige arbejder i skrivelse af 2. oktober 1900 efter indstilling fra Viborg amt truffet afgørelse fastsat til 39,74 pct. Af indløsningssummen vil således ca. 211 000 kr. tilfalde statskassen.

Boligministeren (Bundvad): Hermed tillader jeg mig for det høje ting at fremsætte forslag til byggelov for købstæderne og landet.

De gældende byggelove omfatter kun København, Frederiksberg og købstæderne, men ikke sognekommunerne. I de fleste, men ikke alle købstæder er lovbestemmelserne suppleret med kommunale bygningsvedtægter. For byggeri i sognekommunerne gælder alene nogle få og enkle bestemmelser i brandpolitiloven for landet og i et vist omfang nogle få bestemmelser, navnlig om boliger, i sundhedsvedtægterne. Også sognekommuner har kunnet gennemføre en bygningsvedtægt. Dette er sket i godt 300 sognekommuner, og tallet er stigende. En del af disse vedtægter, navnlig de ældre, gælder dog kun for dele af kommunen.

Det komplekse af bestemmelser, der på denne måde regulerer byggeriet, er i høj grad utidssvarende og behæftet med mangler til betydelig gene for byggeriet.

Selve købstadbygningsloven er mere end 100 år gammel. Det er selvfølgelig, at loven kun kunne tage hensyn til den byggeteknik, der fandtes i midten af forrige århundrede. Endvidere er denne gamle lovs krav til ubebygget areal, bygningshøjder og afstandsforhold helt utilfredsstillende set med nutidens øjne. Loven savner helt bestemmelser, som findes i moderne bygningslovgivning, om en regulering af den enkelte bebyggelse som et led i en større sammenhæng.

Den gældende ordning er også utilfredsstillende i en anden henseende. De bygningsvedtægter, der supplerer lovens bestemmelser, er for det første af forskellig alder. Navnlig de ældre vedtægter er behæftet med de samme mangler, som findes ved selve købstadbygningsloven. Men her til kommer, at de egentlig tekniske forskrifter om bygnings opførelse, konstruktion og indretning varierer i de forskellige kommuner. Således må der regnes med over 400 delvis forskellige sæt byggeforskrifter. Dette forhold vanskeliggør en standardisering af byggeindustriens produktion og vanskeliggør dermed en rationalisering og en billiggørelse af byggeriet.

Da ministeriet for byggeri og boligvæsen blev oprettet i 1947, så ministeriet det som en vigtig opgave at søge tilvejebragt en tidssvarende bygningslovgivning. Ministeriet nedsatte derfor et udvalg til udarbejdelse af et udkast til en landsbyggelov. Udvalget rummede repræsentanter for myndigheder, teknikere og samtlige kommunale organisationer. Udvalget afgav en enstemmig betænkning i december 1955.

Indholdet af det lovforslag, jeg her fremsætter, svarer i det store og hele til udvalgets lovudkast. De ændringer, der er foretaget, bygger i væsentlig grad på udtalelser, som ministeriet har indhentet over bygge-lovsudvalgets lovudkast fra tekniske og andre organisationer, fra de kommunale foreninger og fra anden side.

En ny bygge-lovgivning må tilstræbe at skabe en vis ensartethed i bestemmelserne. Den må ikke alene beskæftige sig med den enkelte bygning, men må sikre hensynet til bygningens omgivelser. Den må endelig ikke mindst danne grundlaget for en mere hensigtsmæssig og forenklet administration af de forskrifter, der på den