

**[Ministeren for offentlige arbejder.]**

heller ikke skal holde op sådan lige med det samme.

Jeg har nogle bemærkninger vedrørende motorvejene — det er delvis også svar på nogle af de konkrete spørgsmål, der er stillet. Jeg har nævnt i min redegørelse — og det har jo givet anledning både til nogle almindelige betragtninger og nogle konkrete spørgsmål — muligheden for at fremskynde motorvejene. Jeg vil gerne sige til hr. Bilgrav-Nielsen, at selve den i forbindelse med ændringen af byrdefordelingen påtænkte omlægning af refusionssystemet i sig selv ikke løser noget, fordi det jo er et led i spillets regler, at det, der i så fald er tale om, er, at nogle penge, som kommunerne i dag får over refusioner, får de på en anden måde. Forudsætningen er jo — altså som udgangspunkt — at man sådan set skal lave det samme, men bare får pengene på en anden måde. I praksis betyder det altså, at kommunerne har større dispositionsfrihed. Om det nu skulle medføre grundlag for en ændring, er altså ikke noget, der viser sig i det første par år.

Jeg mener ikke, at omlægningen af refusionssystemet i sig selv løser noget, men jeg vil gerne for at svare på de ønsker, der har været fremme, sige, at jeg har prøvet at undersøge: hvad ligger der i, og hvor meget betyder det, hvis man f. eks. kunne bruge 100 mill. kr. mere om året af det samlede vejbudget på motorveje? Jeg har oplyst, at det samlede vejbudget er på vej op mod 2 milliarder kr., så jeg mener, 100 mill. kr. er et behersket beløb. Herom kan jeg oplyse, at hvis man kan finde en måde at flytte et beløb af den størrelsesorden på, vil fremskyndelsen på de fleste af de strækninger, der spørges så ivrigt efter — det gælder f. eks. strækningen fra grænsen til Åbenrå, som særlig har været nævnt, men det gælder i øvrigt også de andre strækninger — være ca. 4 år. Det gælder motorvejen fra grænsen til Åbenrå, der i øjeblikket er takseret til at skulle være færdig i 1979, men med en flytning af 100 mill. kr. ville ikke alene for denne strækning, men for samtlige de strækninger, der kan fremskyndes, det vil sige dem, der ikke er så langt fremme, at de ikke kan fremskyndes, fremskyndelsen være af størrelsesordenen 4 år. Der er altså noget overordentlig væsentligt at hente; dette

vil jeg gerne kombinere med, at vi jo laver en del andre vejarbejder. Vi har i løbet af nogle år lavet vejarbejder for 158 mill. kr., som vi nok havde ladet vente, hvis vi havde haft de pågældende motorveje, og vi har på programmet arbejder på op imod 200 mill. kr., som vi kan blive nødt til at lave, hvis det varer for længe med de pågældende motorveje. Derfor ligger der altså, synes jeg, en ganske overordentlig interessant, men også overkommelig opgave for udvalget i at være med til at drøfte og finde ud af, om vi på en rimelig måde inden for det beløb, vi har til rådighed, kan få flyttet balancen, så det får de egentlig ret store virkninger, jeg mener det kan få.

Det var sådan set de mere generelle ting, og så vil jeg i øvrigt gerne lige komme med nogle ganske korte svar. Jeg håber, man tillægger, at jeg gør dem korte, for vi er jo på vej over i et udvalgsarbejde, hvor man kan komme nærmere ind på det.

Jeg skylder hr. Stæhr Johansen svar på spørgsmålet om DSB som koncessioneret selskab. Jeg vil gerne sige, at den tanke, jeg jo har været inde på nogle gange, fører selvfølgelig den vej, for i det øjeblik man begynder regnskabsmæssigt at skille nogle ting ud, hvad enten man så gør det som egentlig udskillelse eller regnskabsmæssigt, begynder at anvende et koncernprincip, så nærmer man sig selvfølgelig det punkt, hvor der er noget tilbage, som opretholdes udelukkende af samfundsmæssige hensyn eller i hvert fald næsten udelukkende af samfundsmæssige hensyn, og så er man inde ved kernen af det problem, der ligger i, at man kan lave et koncessioneret selskab, der måske er dømt til at give underskud. Jeg mener altså, at det på en måde fører samme vej.

Om havnene vil jeg gerne vedgå, at man godt kunne have nævnt havnekommissionen. Der er efter min mening nogle ret uafklarede problemer inden for hele havneområdet. Hr. Stæhr Johansen nævnte det selv. Jeg vil gerne sige, at dette er vist, så vidt jeg forstår, når man internationalt bedømmer havnespørgsmålet, en af de mest uafklarede perioder i mange år, bl. a. fordi den containertrafik, som vi jo taler meget om, også er en meget radikal omlægning i forhold til havnene, langt mere radikal end det, der overhovedet kan ses i Danmark. Det er