

[Ministeren for offentlige arbejder.]

og det er en af grundene til, at den er så svær at placere. Men jeg vil altså meget gerne forsøge, om man kan finde frem til en bedre fordeling af disse ting, og personlig mener jeg, at ved lidt forståelse og lidt samarbejde skulle det da også kunne lade sig gøre.

Jeg kan nævne, at den samlede vejudgift for stat, amter og kommuner, nu er oppe på 2,3 milliard kr. om året og derfor må synes at være af et sådant omfang, at det ret beskedne beløb, der skal til for at kunne lægge en egentlig køreplan for motorvejsudbygningen for en lidt kortere årrække, en køreplan, som kan holde, burde man i og for sig kunne finde frem til ved fælles hjælp. Jeg har indtryk af, at det er et almindeligt ønske, og jeg vil meget gerne drøfte dette nærmere. Det er vel også en af de vigtigste opgaver for det permanente trafikudvalg, som vi nu har fået.

Så skal jeg svare lidt på nogle af de enkelte konkrete ting, der er blevet nævnt her. Jeg vil gerne sige til det ærede medlem hr. Horn og til andre, også hr. Bilgrav-Nielsen, som har været inde på tilsvarende betragtninger, at det, der foregår, når man skal vælge denne lille bid ud hvert år, er jo, at man piller denne bid ud af en sammenhæng. Hvor stor den bliver, er som sagt bestemt af, hvad der er tilbage inden for rammerne, og da der er løbende arbejder, som er vedtaget tidligere, kan det altså ofte — det er det i år — være noget, der er klemmt temmelig stærkt. Der foregår en løbende justering gennem de tællinger, som foretages rundt omkring, og de kan selvfølgelig føre til visse om-dispositioner, men jeg vil gerne sige, at vi kan ikke lægge tællinger alene til grund. Dels er der, som det ærede medlem hr. Bilgrav-Nielsen selv var inde på, selvfølgelig spørgsmålet om det gamle vejnets tilstand, men der er også andre spørgsmål.

Der er for det første problemet, skal vi sige Øst- og Vestdanmark. Jeg vil gøre opmærksom på, at en slavisk anvendelse af tællingerne nok ville føre til, at vi fik en meget skæv fordeling af vore vejinvesteringer, noget, jeg ikke mener man kan gå ind for. Men jeg vil også gerne sige, at den oprindelige plan fra 1962 var baseret på, at man satte ind netop i de områder, på de

steder, hvor tællingerne indtil da havde vist, at situationen var særlig akut eller ville blive det i løbet af en kortere tid. Dette førte til, at oversigten dengang var, hvad jeg vil kalde en „småstumpsplan“, for det følger jo af sagens natur, at hvis man skal sætte ind og så vidt muligt følge op dér, hvor det er værst, og hvor tællingerne viser de største tal, bliver der en stærk opstyknings, og det har vi måttet tage hensyn til.

Jeg vil gerne sige til det ærede medlem hr. Arne Larsen, at jeg er helt overbevist om, at udbygning af længere strækninger og derfor altså også det problem, vi drøfter om et bedre tempo, også har en prismæssig betydning. Det kender vi for så vidt, men i mere beskedent forhold netop i det spørgsmål, som blev rejst af det ærede medlem hr. Bilgrav-Nielsen om, hvorfor man kan vælge en anden strækning end den, der måske lige umiddelbart efter tællingen skulle se ud til at ligge først. Det er altså også ud fra et ønske om en vis kontinuerlig arbejds-gang.

Jeg skal om forholdene ved Vejle og ved Århus, som har været nævnt, sige, at jeg for Vejles vedkommende har gjort trafikudvalget opmærksom på, at den af folkettinget med betydelig majoritet vedtagne linjeføring over en bro øst om Vejle viser sig, hvis man overhovedet skal diskutere den, efter de oplysninger, jeg har kunnet give, i nogen grad at være et spørgsmål om tempo, idet der er andre vejproblemer omkring Vejle. Her ligger i beskedent forhold lidt af det samme, som jeg nævnte før vedrørende en Store-Bæltsbro, at de steder, hvor man har en kort strækning, der er forholdsvis kostbar, er det altid lidt sværere at få det placeret ind i de meget begrænsede programmer, vi har. Men jeg vil da på den givne foranledning gerne sige, at det er min egen opfattelse efter de drøftelser, vi har haft, og efter at jeg mener at have givet spørgsmålet om linjeføringen ved Vejle en fornyet og helt fri overvejelse, at man nu må se at få tilrettelagt udbygningsprogrammet også for de andre veje omkring Vejle på grundlag af, at man skal have broen øst om byen, og så se så vidt muligt at komme i gang. Men det hænger igen sammen med, hvordan det går med de tanker, jeg har om en almindelig fremskyndelse.

Omvendt må jeg for Århusområdet ved-