

[Ministeren for offentlige arbejder.]

retter sig efter det, og hvad der ville være sket, hvis man ikke havde indrettet sig efter det, eller hvis dette lovforslag ikke var kommet, det er det, man skal spørge om, når man skal finde frem til, hvor stor en besparelse der ligger i forslaget. Jeg kan oplyse, at med de tal, vi har — som er senere end de tal, der er nævnt i bemærkningerne til lovforslaget og i min fremsættelses-tale fra sidste samling — ser det ud, som om forskellen mellem det beløb, staten ville være kommet til at betale i refusion, hvis dette lovforslag ikke blev gennemført, og det, den skal betale, når det bliver gennemført, ligger i en størrelsesorden af 140 mill. kr.

Da jeg som sagt regner med efter de oplysninger, vi har, at man stort set har indrettet kommuners og amters budgetter, fordi man altså har haft mulighed for det, efter dette loft, så svarer en begrænsning — uden at jeg helt tør garantere for omregningen — når vi har en gennemsnitsrefusionsprocent på ca. 40 og man tænker sig, at loftet bliver fulgt fuldstændigt, hvad jeg ikke tror det gør, af statens udgifter på 140 mill. kr. til en mindre aktivitet i vejbygningssektoren for amter og kommuner på $2\frac{1}{2}$ gang beløbet, altså ca. 350 mill. kr. Nu tror jeg, man må regne med, at der er nogle steder, hvor loftet ikke kan holde — det var ikke muligt at regne det ud mere nøjagtigt — og derfor bliver aktivitetsnedgangen måske ikke fuldt så stor.

Men det lange og det korte af dette er altså, at stort set vil lovforslaget, hvis det bliver fulgt, sådan som vi regner med, betyde en nedgang i aktiviteten, altså en besparelse både for kommuner og amter og for staten, der vil blive fordelt med 140 mill. kr. for statens vedkommende og et beløb på op til 210 mill. kr. tilsammen for samtlige amter og kommuner.

Det er altså en meget væsentlig besparelse, og så kan man jo diskutere — det nævnte hr. Ove Hansen — om det nu er rimeligt, og man kan nævne beskæftigelsesproblemer o. lign. Der vil jeg gerne sige, at vi har jo i den forløbne sommer haft et anlægsstop, som netop kun har virket på statens del af anlægsudgifterne og f. eks. for vejenes vedkommende har betydet udskydelser af størrelsesordenen 130 mill. kr. for

de statslige vejopgaver. Når man ser tilbage på den forløbne sommer, må man vel nok sige, at det ud fra beskæftigelsesmæssige synspunkter har været en rigtig disposition. Man kan også sige det på en anden måde: hvis man ikke havde haft anlægsstoppet, havde man formentlig sat flere arbejder i gang, men der var ikke blevet lavet så forfærdelig meget mere. Det vil altså sige, at det havde været en meget urationel arbejdsmetode.

Hr. Arne Larsen rørte ved noget meget principielt med spørgsmålet om en omprioritering. Nu er vi altså ude af den egentlige sparebetragtning og ovre i det andet synspunkt. Med de nævnte tal har jeg vist, at det er en ret betydelig indskrænkning, der bliver tale om, af det, vi kan kalde de sekundære vejarbejder. Det er heller ikke helt urimeligt, synes jeg i hvert tilfælde, når jeg oplyser, at i 1964-65 brugte man ca. 284 mill. kr. på veje over staten — d. v. s. det, staten bestemte over — og 690 mill. kr. over amter og kommuner, og siden er udgifterne steget jævnt, således at budgettallene for 1970-71 var 664 mill. kr. for statens område og 1.630 mill. kr. for amter og kommuner. Der er altså tale om en meget stor stigning.

Jeg kan svare hr. Arne Larsen, at der er altså en overensstemmelse mellem det almindelige trafikpolitiske synspunkt og denne begrænsning, men naturligvis kun på den måde, og det erkender jeg, at dette er ét skridt på vejen. Indtil nu har det været sådan, at hver gang det har været nødvendigt at nedsætte den offentlige aktivitet og vejene har måttet bære deres — det er der ikke noget urimeligt i at de har måttet — så har den begrænsning ensidigt og alene ramt de veje, som staten har det direkte ansvar for.

Jeg er helt enig med hr. Holmberg i, at dette er ikke en kritik af en gammel ordning, som for så vidt har virket fornuftigt en tid, og som har tilvejebragt et godt sekundært vejnet — det skal man sådan set erklære sig tilfreds med — men på den anden side må man sige, at vi er nået til, at flaskehalsen og de væsentligste problemer på det vej-mæssige område nu ligger i, at staten må se at få gennemført sine arbejder på motorvejsområdet og hovedlandevejsområdet, som er tilbage, og hvor de store trafikale problemer ligger. Med dette lovforslag