

[Niels Ravn.]

vi gennemførte dette nye princip. Jeg synes, at man allerede her kan se et begyndende resultat. Det er jo længe siden, vi har haft et så stort beløb af de samlede anlægsudgifter for et enkelt år afsat til bygning af motorveje. Det er særdeles tilfredsstillende.

Til slut vil jeg også lige tangere det problem, som hr. Horn var inde på, nemlig samspillet imellem de statslige og de amtslige vejmyndigheder. Vi kan i finansloven se, at der i udgifterne til de tre motorvejskontorer, vi har ude i provinsen, i Birkerød, Næstved og i Viby oppe ved Århus, er voldsom store stigninger, naturligvis til en vis grad forklaret ved den store aktivitet med hensyn til vejbyggeri, men — og det er det spørgsmål, jeg vil rette til ministeren — har man samtidig sikkerhed for, at der sker en modsvarende neddæmpning i aktiviteten i amterne? Har man egentlig fået en klar skillelinje for delingen af ansvaret? Jeg ved godt, at man projekterer osv. fra de statslige motorkontorers side, men når det drejer sig om anlæggene, så er det amterne, der kommer ind i billedet. Jeg tror, at der her er ting, som endnu ikke er helt klarlagt. Det er nye forhold, vi arbejder under, og alt skal have sin tid, men jeg vil som hr. Horn henlede ministerens opmærksomhed på, at der her er et problem, som bør og skal klares.

Med disse bemærkninger kan jeg anbefale lovforslaget til videre behandling i trafikudvalget.

Holmberg: Lovforslaget om visse hovedlandeveisstrækninger adskiller sig ikke meget fra tidligere års og tidligere ministres. Det er en redegørelse, og det er forslag om en bemyndigelse. Redegørelsen er stort set god, og bemyndigelsen er, det ved vi, ret stor, men jeg tror, vi må erkende, at bemyndigelser i den slags tilfælde er fornuftige. Ellers kan det rimelige i de meget store bemyndigelser til ministre, uanset hvilken regering der sidder, vel nok diskuteres, men som sagt, i dette tilfælde er det nok simpelt hen praktisk, at ministeren får bemyndigelse til at anlægge de motorveje, som er anført. Det er muligt, at der kommer flere lokale ønsker fra medlemmer, og at nogle vil spørge, om det nu er rimeligt, at de og de strækninger skal med, det har vi jo set før,

men det er ting, der egner sig til udvalgsbehandling. Vi må erkende, at netop de strækninger, som er valgt, er aktuelle, og at de også i stor udstrækning bygger på vejtælling og trafikthed m. v. Jeg tror også, det er rigtigt, at vi nu søger, så vidt der er plads dertil på den økonomiske front, fremover at bevilge ret store beløb til vore motorveje og til vore trafikerede hovedveje, og muligheden er jo også til stede, som hr. Niels Ravn gjorde opmærksom på, med det forslag, som blev vedtaget sidste år. Der skulle i alle tilfælde nu blive mulighed for større beløb, og de ændrede refusionsregler for kommunerne gør nok også, at en vis tilbageholdenhed er naturlig for kommunerne. Men når det er sagt, tror jeg alligevel, vi må erkende, at de refusionsregler, som vi har haft i en årrække i kommunerne, har ført med sig, at netop de mere sekundære veje er blevet gjort i stand på et tidligere tidspunkt, end de ellers ville være blevet, og det var også dem, der dengang trængte. Ordningen har i og for sig virket godt indtil nu, men tiden var nok løbet fra den, og den er nu også ændret.

Vi må erkende, at det er dyrt at anlægge veje. I bemærkningerne til lovforslaget om visse dele af den jyske motorvej har man fundet frem til, at det koster ca. 10 mill. kr. pr. km, og det er sikkert rigtigt. De beløb fremkommer jo ved licitation, og så må vi jo håbe, at de er rigtige. Der kan jo godt ligge en fare i, at det er ganske få firmaer, der kan klare de store anlægsarbejder, men vi ved også, at vejdirektoratet kan beregne, vi ved også, at den tidligere trafikminister har været med til at kassere indkomne tilbud, og vi ved, at da der kom ny licitation, blev det adskillige millioner kroner billigere. Jeg vil opfordre vores nuværende trafikminister til også her at være vågen. Det tror jeg nu også at både han og vejdirektoratet er.

Vi er altså på et område her, hvor vi lovgivere ikke kan følge med, men vi går ud fra, at de oplysninger, vi får, er rigtige. Vi kan bl. a. læse om de trafikøkonomiske beregninger vedrørende broen ved Nebølle Nakke kontra Hjælms Nakke samt trafikulykkes- og vedligeholdelsesomkostninger, og vi håber så, det er beregninger, som kan stå for eventuel kritik. Linjen, der er valgt her, er den dyreste, og nu er ministeren jo ny i sit høje embede, så der er vel også