

[Ministeren for offentlige arbejder.]

dene i Vejle amt og omkring Vejle. Det spørgsmål, der særlig blev draget frem af hr. Bilgrav-Nielsen, var spørgsmålet om en tosporet motorvej kontra en firsporet motorvej fra Nr. Stenderup til syd for Vejle. Det blev anført, som ganske rigtigt er, at såfremt man kun anlægger den i 2 spor, sparer man ca. 20 mill. kr. i anlægsudgift i forhold til at anlægge den i 4 spor med det samme, og så kan man måske endda diskutere det tal, for hvis det ikke sker på samme tidspunkt og dermed inden for en sammenlignelig tidsperiode, er merudgiften måske mere end de 20 mill. kr., der er nævnt. Men efter de her faldne bemærkninger, særlig bemærkningerne fra hr. Bilgrav-Nielsen og hr. Arne Larsen, vil jeg være villig til at tage en diskussion om det forhold i udvalget, såfremt der måtte vise sig ønske derom.

Derefter stillede hr. Niels Ravn et direkte spørgsmål om motorvejsudbygningen på Djursland. Det var kommet hr. Niels Ravn for øre, at man fra lokal side ønskede hovedvejen udbygget, samtidig med at dette lovforslag nu stillede anlæg af en motorvej inden for et nærmere tidsrum i udsigt, og hr. Niels Ravn fandt, hvad der forekommer mig rigtigt, at det ville være ganske urimeligt med lokale midler at udbygge hovedvejen på nogenlunde det samme stykke.

Derom kan jeg sige, at vi ganske rigtigt har fået en henvendelse fra lokal side om støtte til en udvidelse af de eksisterende lokale vejanlæg, men har afslået netop under henvisning til, at der var en anlægslovgivning om et motorvejstykke på vej, og at parallelle vejinvesteringer inden for nogenlunde det samme område ud fra et statsligt synspunkt mere eller mindre måtte anses for fejlinvesteringer.

Hr. Holmberg rejste fulgt op af hr. Arne Larsen spørgsmålet om en generel anden linjeføring for den jyske længdevej. Han nævnte den drøftelse, der havde været i folketinget i 1965, og spurgte, om jeg havde sat mig ind i det materiale, der lå bag ønsket

om en anden linjeføring i 1965. Det har jeg naturligvis, og det vidste hr. Holmberg måske også, for det har jo været drøftet, før jeg blev trafikminister.

Jeg er imidlertid foreløbig nået til den indstilling, at såfremt vi ønsker at fastholde det planlægningsgrundlag, vi har i dag, og undgå større fejlinvesteringer, som vil kunne blive følgen, hvis vi ændrer linjeføringerne, skal vi, i hvert fald indtil andet bevises, fastholde den beslutning, som folketingets flertal traf i 1965. Dog vil jeg personlig ikke se væk fra, at spørgsmål om visse mere lokale linjeføringsændringer kan rejses. Således er spørgsmålet om vejføringen ved Brand Sø rent faktisk blevet rejst for mig. Men hvis jeg har forstået hr. Holmberg ret, var det en generel helt anderledes linjeføring og ikke de mindre lapperier, som jeg nu nævner eksempler på her, han var inde på.

Hr. Bilgrav-Nielsen kom derefter ind på vejdirektoratet. Jeg vil naturligvis gerne tjene hr. Bilgrav-Nielsen med at give en skriftlig redegørelse til trafikudvalget. Jeg kan nævne, at finansudvalget med nogenlunde de samme motiveringer har fremsat ønske om en redegørelse af nogenlunde samme indhold. Men det skal ikke gøre os uvenner, at to udvalg nu synes at bede om nogenlunde det samme materiale. For så vidt kunne jeg komme hr. Bilgrav-Nielsen meget i møde uden at give en skriftlig redegørelse, fordi sagen som bekendt er meget aktuel. Men når man ønsker en skriftlig redegørelse, skal man naturligvis få det.

Jeg kan kun gentage, at jeg er enig i hr. Bilgrav-Nielsens udgangspunkt, nemlig at det er trist, at selve den principielle debat om udflytninger forstyrres af en lang række forhold, som måske ikke er afgørende for selve det spørgsmål, om statsinstitutioner skal udflyttes eller ej. Herunder tænker jeg på diskussionen om, hvorvidt det skal være den ene eller den anden by med 30 km indbyrdes afstand — altså Vejle, Skanderborg og Silkeborg, for at tage det spørgsmål her. Det er trods alt et mindre spørgsmål i relation til det, der må være det afgørende: ud-