

[Erik Hansen (Vejle amt).]

Der er udarbejdet et kommissorium for planlægningsudvalget for gymnasieskolerne. Heri hedder det:

„Udvalgets indstilling må hvile på en undersøgelse af behovet for gymnasiepladser for landet som helhed eller for dele af landet, således at der i videst muligt omfang gives befolkningen ligelig adgang til at få børn optaget i et gymnasium.“

Det sidste har man i hvert fald set stort på.

I et notat fra dette udvalg, som er tilstillet Vejle amtsråd, hedder det:

„Den valgte lokalitet må have et sådant kulturelt og socialt miljø, at det vil være attraktivt for bl. a. lærerpersonalet at søge til skolen og bosætte sig i dens nærhed.“

Tørring kan ikke siges at opfylde dette og andre krav, der er nævnt, og der er ikke noget, der tyder på, at den vil komme til det inden for en overskuelig fremtid. Jeg vil nødig tro, at det er dette, der har været medvirkende til ministerens tilsidesættelse af amtsrådets beslutning, men jeg er spændt på at høre en begrundelse.

Undervisningsministeren (Knud Heinesen). Jeg vil gerne takke hr. Erik Hansen (Vejle amt) for spørgsmålet, der giver mig en anledning til nøjere at begrunde ministeriets stillingtagen.

Det er jo rigtigt, som hr. Erik Hansen (Vejle amt) sagde det, at ministeriets afgørelse om placeringen af det femte gymnasium i Vejle amt er baseret på en indstilling fra planlægningsudvalget for gymnasieskolerne. Udvalget har under sine overvejelser haft lejlighed til at drøfte sagen med repræsentanter fra såvel amtets undervisnings- og kulturudvalg som amtsrådet; jeg har også selv ført sådanne drøftelser; og endvidere har embedsmænd fra ministeriet besigtiget det i øvrigt velegnede areal, som er udlagt til gymnasium i Tørring.

I motiveringen for spørgsmålet angives, at der i den nordvestlige del af amtet er et befolkningsgrundlag på 52.000, og jeg tror, hr. Erik Hansen (Vejle amt) gentog det her. Her er imidlertid medregnet distrikter, som efter udvalgets og ministeriets opfattelse ikke med rimelighed kan indgå i det gymnasieområde, som i givet fald skulle dækkes af et gymnasium i Tørring. Ved afgræns-

ningen af et gymnasieområde må der lægges vægt på, at det størst mulige antal elever får den kortest mulige skolevej, og elever, der har kortere adgang til et andet gymnasium end gymnasiet i Tørring, bør henvises dertil. Det vil i visse tilfælde medføre, at et gymnasieområde kommer til at omfatte dele af flere amtskommuner. Inden for området må befolkningsgrundlaget så være tilstrækkeligt stort.

Men lægger man dette afstandskriterium til grund, bliver området for et eventuelt gymnasium i Tørring væsentlig mindre end forudsat af amtsrådet. Bl. a. vil dele af den nordlige og vestlige del af området dækkes bedre af gymnasier i Grindsted, i Ikast og i Skanderborg. Tørringområdet vil da have et befolkningsunderlag på ca. 28.000, og fra dette område kommer i dag — det skal jeg ikke lægge afgørende vægt på, men dog nævne det — ca. 100 elever årlig til 1. g og 1. HF. Ved en placering i Tørring vil mere end 4/5 af gymnasiets elever bo mere end 7 km fra gymnasiet og derved være berettiget til befordring eller befordringsgodtgørelse. Placeres et gymnasium derimod i Vejle, vil andelen af elever med bopæl uden for en 7 km grænse kun andrage omkring halvdelen.

Inden for Vejleområdet mangler der i dag ca. 100 pladser i 1. g og 1. HF, og dette underskud vil i de kommende år stige væsentligt. Det har allerede nu været nødvendigt at træffe nødforanstaltninger for at skaffe plads til eleverne, og amtsrådet har besluttet fra næste skoleår at oprette et midlertidigt gymnasium i Vejle.

Amtet har i sine beregninger opgjort transportbehøvet til gymnasierne i amtet ved at multiplicere antallet af elever ved de enkelte overbygnings-skoler med kilometerafstanden fra disse skoler til eksisterende eller påtænkte gymnasier. Til hvert enkelt gymnasieområde svarer herefter et vist antal elevkilometer. Den af amtet valgte metode er imidlertid uegnet som grundlag for en beregning af befordringsomkostningerne. Disse er nemlig ikke afhængige af antallet af elevkilometer; hver elevkilometer koster ikke det samme. Man må i givet fald operere med et begreb, der hedder buskilometer, hvor hver buskilometer koster det samme, og antallet af buskilometer vil være afhængigt bl. a. af en rationel rutelægning og en dertil