

[Ministeren for offentlige arbejder.]

efter motorafgiftslovgivningen er bestemt til vejformål, indebærer det foreliggende bevillingsforslag, at mere end tre fjerdedele af disse afgifter i det kommende finansår vil blive anvendt til vejformål.

Om de enkelte store poster i bevillingsforslaget kan jeg oplyse:

Til refusion af kommunernes regnskabsmæssige vejudgifter er der på finanslovsforslaget afsat knap 407 mill. kr. Til almindelige vejfundsarbejder og til arbejder på de hovedlandeveje, som ikke skal udbygges til motorveje, er på finanslovsforslaget afsat i alt 189 mill. kr. Heraf påregnes 151 mill. kr. anvendt til fortsættelse af allerede påbegyndte arbejder. Til nye arbejder bliver der således i alt 38 mill. kr., hvilket kun er lidt mere end i indeværende finansår, hvor der er stillet 35 mill. kr. til rådighed til påbegyndelse af nye hovedlandevejsanlæg. Til motorvejsanlæg er der på finanslovsforslaget i alt afsat 224 mill. kr., hvilket er en meget betragtelig forøgelse i forhold til budgettet for indeværende år, som ligger på 134 mill. kr.

Da anmærkningerne til finanslovsforslaget er ledsaget af en udførlig specifikation over udgifternes fordeling på de enkelte motorvejsanlæg, er der næppe grund til, at jeg går i detaljer her. Et par enkelte vil jeg dog gerne fremhæve. Det er den nye Lille-Bæltsbro og den nye forbindelse under Limfjorden, der begge overensstemme med de her i folketinget vedtagne lovforslag vil være i fuld gang i finansåret 1965-66. Til Lille-Bæltsbroen er i forslaget afsat 32 mill. kr., og som de ærede medlemmer måske vil have bemærket, er der for nylig afholdt licitation, for så vidt angår underbygningen til denne bro, en licitation, der i øvrigt viste, at det ville blive muligt at klare denne del af anlægget inden for den beløbsramme, der i sin tid var angivet i lovforslaget. Resten af broanlægget, d. v. s. stål- overbygningen, påregnes udbudt i løbet af foråret 1965, og vi har god forhåbning om, at dette meget påkrævede anlæg, der som

bekendt i alt er anslået til 165 mill. kr., vil kunne være færdigt omkring 1969.

Også den nye Limfjordsforbindelse, der i alt vil koste 167 mill. kr., er optaget på finanslovsforslaget med en betydelig udgift, nemlig ligeledes 32 mill. kr. Dette anlæg er endnu ikke færdigprojekteret, men jeg regner med, at første parcel af arbejdet skal kunne igangsættes i løbet af det nye finansår. Ved detailprojekteringsarbejdet er det imidlertid blevet klarlagt, at en udvidelse af tunnelen til 6 spor, der tidligere var anslået til en ganske betydelig merudgift, nu vil kunne foretages inden for en beløbsramme på ca. 7 mill. kr. På denne baggrund overvejer jeg i øjeblikket, om ikke det vil være rigtigt straks at udføre tunnelen med 6 spor i stedet for som tidligere antaget 4 spor. Hvis dette bliver aktuelt, vil jeg søge om det højtærede finansudvalgs samtykke til at afholde den pågældende merudgift.

Jeg skal i øvrigt ikke undlade at gøre opmærksom på, at den foreslåede bevilling på 224 mill. kr. til motorvejsanlæg kun er en beskedent del af den samlede udgift til færdiggørelse af de arbejder, som allerede er igangsat, eller hvis igangsættelse er vedtaget af det høje ting. Alene færdiggørelsen af disse motorvejsanlæg vil, ud over den udgift, der er indeholdt i forslaget for det kommende finansår, beløbe sig til rundt 1.400 mill. kr., som vel i alt væsentligt bør afholdes inden for en periode af de kommende 4-5 år. Hertil kommer udgiften til nye arbejder, som jeg håber at kunne opnå det høje tings tilslutning til at iværksætte i de nærmest kommende år; jeg tænker her først og fremmest på den jyske motorvej.

Den på § 26, konto 3.19., opførte udgift til tekniske forarbejder til en Store-Bæltsbro på 1,5 mill. kr. svarer til halvdelen af de udgifter, der, overensstemmende med den af det høje ting vedtagne lov, påregnes at skulle afholdes i 1965-66. Den anden halvdel er opført på statsbanernes anlægskonto. De forudsatte bundundersøgelser er som bekendt i det væsentlige afsluttet, og der