

[Ministeren for offentlige arbejder.]

inde på ulykkestallene i relation til vejene og mente, at man i og for sig måske godt kunne gøre noget mere. Man ville jo gerne gøre noget mere også på dette område for at bringe ulykkestallet ned, men både penge-mængden og arbejdskraften gør, at vi har begrænsede muligheder.

Den rapport fra 1961, som hr. Holmberg omtalte, altså rapporten fra transport-økonomisk udvalg, med den opstilling, man havde lavet over de kommende 20 års investeringer, er vi i gang med at justere — det er altså i relation til regeringens fysiske planlægning — for at se, om den prioritering, man har givet visse områder, stemmer med det arbejdsprogram, vi har lagt for tiden fremover. Alle de anlægsgøveler, som findes i denne rapport, og de nye, der skal føjes til, må jo passes ind i sammenhængen og fastlægges i den prioritetsorden, som det nu kan bære.

Hvis vi tager alene det område, vi her taler om, drejer det sig om en investering på omkring 800 mill. kr. Hvis vi hertil lægger de motorveje og andre veje, som laves i og ved København, og hvad der foreligger af planer, som Københavns kommune har — som nævnt af hr. Holmberg — så er det jo milliardbeløb, der er tale om. Det understreger naturligvis meget stærkt over for os, at vi må have prioriteringen i orden. Der er jo al anledning til, at man i udvalget også ser på den side af sagen, men jeg har altså her villet give udtryk for, at vi både i ministeriet for offentlige arbejder og i regeringen i høj grad er opmærksom på hele dette forhold.

Dermed har jeg vist i og for sig klaret den principielle side af sagen, som mange har været inde på. Så kan jeg måske pille et par enkelte ting frem af det, der direkte er spurgt om.

Både hr. Holmberg og hr. Arne Larsen var inde på vejføringer, linjeføringer, og hr. Arne Larsen siger, at han ikke føler sig bundet af disse linjeføringer. Det er højst sandsynligt, at man om 15 år eller 10 år, eller hvornår man nu skal tage stilling til de seneste af disse veje, kan have fundet ud af, at der må være lidt andre linjeføringer, men som jeg sagde før, er disse linjer stukket ud efter de synspunkter, som de kommunale myndigheder

for nærværende har fundet hensigtsmæssige, og vejnævnet, som jo er det overordnede vejorgan, har også haft denne sag til udtalelse, så man kan altså sige, at det store udsyn er lagt ind i den plan, der her er tale om.

Det er rigtigt, som hr. Holmberg nævner, at vi også må se disse ting i relation til det tab, der indtræder hist og her, hvor vejene ikke har tilstrækkelig kapacitet; men det hænger jo sammen med det, jeg nævnte før: at vi må tilpasse investeringerne efter produktionsbehovet på de enkelte områder.

Hr. Holmberg var inde på noget, som han også tidligere har nævnt, og som vi vel alle sammen i og for sig har været enige om, nemlig at i det omfang vi kan lave en stor samlet plan, er det ønskeligt, at det sker. Men det skulle der jo netop komme ud af de arbejder, som regeringen har sat i gang for at få den fysiske planlægning registreret; den side af sagen vil jeg derfor mene er i gang, og så kan man jo altid diskutere, om det går hurtigt nok.

Hr. Ninn-Hansen var inde på de samme problemer, også spørgsmålet om vurderingen, og jeg forstod, at hr. Ninn-Hansen var inde på, at hovedvej 1 fra København mod vest måtte have en stor prioritet; det har også andre været inde på, og jeg er tilbøjelig til at være enig deri, idet jeg tror — men det må naturligvis udmåles — at der her er et område, hvor vi får en stor effekt, og hvor der er et meget stort behov. Vi må også huske på, at vi får jo ikke den fulde effekt af de motorvejsstykker, vi har bygget, inden der er den fulde sammenhæng. Når vi laver det sådan stykkevis, er det jo både af hensyn til vore begrænsede økonomiske muligheder og af hensyn til behovet på stedet. Her kommer det med ulykkestallet meget stærkt ind; vi kan måske begrænse det ved at vælge den etapevisse bygning, som man nu foretager ved Slagelse og andetsteds. Men det er klart, at den dag, vi har en motorvej fra København frem til trekantbyen eller længere, over den nye Lille-Bæltsbro, så har vi et særdeles produktivt vejorgan.

Jeg kan bekræfte over for hr. Ninn-Hansen, at min personlige vurdering af, hvem der skal bygge det faste anlæg over Store-Bælt og andetsteds, bl. a. beror på, at de store entreprenørfirmaer jo på forhånd har