

[Horn.]

af, hvilken skævhed der vil være, og at man lettere opnår at behandle befolkningen retfærdigt i de forskellige landsdele ved at følge de forslag, som her er til behandling.

Jeg skal med disse bemærkninger anbefale de to lovforslag til en velvillig behandling. En hurtig behandling er det vel for meget at forlange, men kan vi nu endelig efter så mange års forløb blive enige om at bruge den sunde fornuft, så lad det bare tage lidt tid.

Holmberg: I de senere år har vi gang på gang her i tinget haft debat om fremtidens vejpolitik, og det er også ganske naturligt, for vi er her inde på et område, hvor udviklingen går rask, og den går egentlig hurtigere, end måske de fleste havde forudset bare for nogle år siden.

Den gældende lov om bestyrelsen af de offentlige veje stammer fra 1957 og loven om tilskud til offentlige veje fra 1958. Disse love blev enstemmigt vedtaget i tinget, og siden har vi haft debat om de samme spørgsmål eller om forhold, der havde relation til de samme spørgsmål, således i forbindelse med den fælles bro- og vejforbindelse over Store-Bælt. Endvidere har vi haft debat om indplaceringen med hensyn til de store trafikinvesteringer, herunder også eventuelle statsveje.

Her ved førstebehandlingen af de to nu fremsatte lovforslag er det naturligt, at vi bare i store træk drøfter det principielle, for mange af de problemer, som omfattes af lovforslagene, egner sig egentlig bedst til udvalgsbehandling, og et sådant udvalg bliver naturligvis nedsat.

Forslag til lov om hovedlandeveje går i hovedtrækkene ud på, at anlæg af motorveje og andre hovedlandeveje såvel som fremtidig omklassificering af eksisterende hovedlandeveje skal bestemmes ved særlig lov, og såvel anlæg af motorveje som disses drift og vedligeholdelse skal betales fuldt ud af vejfonden. I konsekvens heraf er det foreslået,

at motorvejene overgår til staten. Der er ikke foreslået nogen ændring vedrørende landeveje og biveje. Mon egentlig ikke det ville være nyttigt at se på, hvordan det har formet sig under den bestående lovgivning?

Vi har her et område, som de to lovforslag nu omhandler, hovedlandeveje og motorveje. De skal bygges og vedligeholdes af amts- og købstadkommuner, ganske vist efter godkendelse af ministeriet og med vejfondstilskud, og dette vejfondstilskud er normalt 85 pct., men tilskudsloven giver dog mulighed for en højere tilskudsprocent, og i alle tilfælde opnår firsporede facade-løse hovedveje 95 pct. Man kan da spørge, om lovene med disse tilskudsprocenter egentlig ikke har virket ganske godt. Lad mig med det samme tilføje, at for mig at se har de virket godt, i alt fald hvad angår hovedlandeveje; de egentlige motorveje vender jeg tilbage til om lidt.

Nu ønsker ministeren åbenbart at blive bygherre, både hvad angår motorveje og hovedlandeveje. Hermed får han den fulde afgørelse og naturligvis også det fulde ansvar. Staten overtager udgifterne ved anlæg, administration og fremtidig vedligeholdelse, og udgifterne henlægges til afgørelse samme sted, hos ministeren.

Jeg indrømmer gerne, at med de høje refusionsprocenter, der findes selv i den nuværende lov, nærmer vi os, om jeg så må sige, begrebet statsveje. Selv om det vel bare er et spørgsmål om ord, ville det måske være mere rimeligt at kalde disse veje motorfolkernes veje.

Går vi imidlertid over til egentlige statsveje og hermed statsadministration, må vi nøje tænke over de følger, nyordningen får. Vi er sikkert her ved et kritisk punkt. Motorvejene er et problem for sig — det mener vi i alt fald — et problem, som naturligvis skal løses og helst løses så hurtigt som muligt, og når vi fra mit partis side er betænkelige ved de forslag, der her er til behandling, skyldes det naturligvis ikke, at