

[Arne Larsen.]

de store udgifter til ledningsarbejdet spillet en ret stor rolle. Bestemmelsen burde også omfatte andre veje end hovedlandeveje, hvor det i trafiksikkerhedens interesse var nødvendigt, at visse veje i en tæt lokal trafik blev udbygget som hovedlandeveje eller motorveje.

Den højtærede minister har både i bemærkningerne til lovforslagene og i sin fremsættelsestale givet udtryk for, at det øgede tempo i motoriseringen ikke blot betyder, at større investeringer må forudses, men også at tempoet for deres gennemførelse må forstærkes. Dette kommer også til udtryk i den betænkning, som blev afgivet af det trafikøkonomiske udvalg om indplaceringen af de store trafikinvesteringer. Det er sikkert også nødvendigt, at lovgivningsmagten i højere grad end hidtil får hånd i hanke med den nødvendige udbygning af hovedlandevejene, og det foreliggende lovforslag rummer i sig selv flere udmærkede ting. Forslaget kan imidlertid kun betragtes som lidet tilfredsstillende, al den stund der på folketingets bord ligger et finanslovsforslag, hvor der til almindelige vejfundsarbejder kun er afsat 200 mill. kr. mod 100 mill. kr. i indeværende finansår. Under hensyn til fortsatte prisstigninger og under hensyn til omsætningsafgiftens virkninger er der praktisk taget afsat — finder jeg — et mindre beløb for det kommende finansår end i det indeværende. Når ministeren vil fritage kommunerne for nogle udgifter, er det nødvendigt, at staten så at sige udfylder huller ved at påtage sig en større byrde end hidtil; ellers opnås jo det stik modsatte af det, ministerens lovforslag egentlig tilsigter.

Jeg vil derfor tillade mig at spørge den højtærede minister, i hvilket omfang han vil foreslå arbejder på hovedlandevejensnettets udført i 1963-64, og om der, såfremt det forslag, vi i dag behandler, ophøjes til lov, af regeringen vil blive fremsat ændringsforslag til finanslovsforslaget, indeholdende en særlig bevilling til arbejder på hovedlandeveje ud over de allerede foreslåede

200 mill. kr., som jo skal gives til almindelige vejfundsarbejder; eller er det den højtærede ministers tanke, at udgiften til anlægsarbejder på hovedlandeveje skal afholdes fuldt ud af den foreslåede bevilling på § 26 i finanslovsforslaget? Såfremt det sidste skulle være tilfældet, vil det foreliggende lovforslag om hovedlandeveje jo direkte betyde en formindskelse af investeringerne i vejanlæg, idet kommunernes hidtidige bidrag til hovedlandevejene falder bort, såfremt lovgivningsmagten da ikke i hvert enkelt tilfælde pålægger kommunerne et bidrag. Vi finder det forkert, såfremt statens merudgifter, hvis lovforslaget vedtages, dækkes ind ved nedskæringer eller udskydelse af andre nødvendige vejarbejder.

Når folketinget før eller senere skal træffe beslutning om iværksættelse af konkrete vejanlæg, forekommer det mig rimeligt, at folketinget modtager en virkelig orientering om alle de foreliggende vejplaner. Hvis ikke folketinget får mulighed for at foretage en helhedsvurdering af behovet for udbygning af hovedlandevejensnettets, er der jo intet vundet ved at tage initiativet fra kommunerne. Dette forekommer mig så meget desto rimeligere, som man allerede i 1957 vedtog loven om bestyrelsen af de offentlige veje, hvori der udtrykkeligt i § 21 står:

„Ministeren for offentlige arbejder udarbejder efter forhandling med de pågældende vejbestyrelser en vejplan for hele landet, omfattende samtlige hovedlandeveje og landeveje samt sådanne biveje, som må anses for at være af særlig betydning for den gennemgående færdsel.“

Jeg synes, det haster med at få et sådant anlægsprogram frem, så folketinget kan danne sig et helhedsbillede af de vejplaner, som vi har behov for.

Behovet for udbygning af vejnettets må også ses i forhold til omkostningerne. For at dette lovforslag skal blive til nogen nytte, anser jeg det for påkrævet, at ministeren i det mindste fremlægger en 5 eller 10 års plan for udbygningen af hovedlandevejene. Pla-