

[Holmberg.]

hensyn til hovedlandevejene, som de har haft ansvaret for både under den gamle vejlov og under vejbestyrelsesloven af 1957, som vi gennemførte i fuld enighed. Vi synes derfor ikke, at det er rimeligt at indføre nye regler, når de, vi har, efter vor mening fungerer godt.

Jeg gjorde dengang opmærksom på, at vi ikke vidste noget om, at man fra kommunal side havde rejst krav om, at staten skulle overtage en større andel af udgifterne til hovedlandevejsarbejdet. Vi har haft en grundig drøftelse i det udvalg, der har været nedsat, vi har haft mange forhandlinger med den højtærede trafikminister, vi har fået skriftlige og mundtlige oplysninger, og vi har haft en ret lang udvalgsbehandling. De kommunale repræsentanter har over for udvalget fastholdt deres principielle stilling, som de over for ministeriet gav udtryk for inden fremsættelsen af lovforslagene. Kommunerne har i alt væsentligt givet tilslutning til den målsætning, som er anført i bemærkningerne til lovforslaget, men har ment, at de således opstillede mål meget vel kunne nås uden principiel ændring af vejlovene. Da det blev klart, at kommunerne ikke kunne få tilslutning til dette synspunkt, afleverede de det i betænkningen nærmere omtalte forslag til lov om motorveje.

Kommunerne har særlig fremhævet, at hensynet til den kommunale egns- og byplanlægning gjorde det meget ønskeligt, at kommunernes mulighed for at øve indflydelse på hovedlandevejenes udbygning ikke blev formindsket, og at der stadig burde være adgang for kommunerne til at udføre arbejdet på hovedlandevejene med vejfondstilskud eller med almindelig refusion. Endvidere har kommunerne udtalt frygt for, at den foreslåede omlægning af administrationen af hovedlandevejsarbejdet vil føre til et stærkt forøget administrationsarbejde, som vil besværliggøre en hurtig og effektiv udbygning af hovedlandevejsnettet.

Den højtærede trafikminister har afvist kommunernes argumenter og har anført, at lovgivningsmagten efter de gældende regler ikke kan bestemme omfanget af og tempoet for de store investeringer på hovedlandevejene. Det er efter vor opfattelse

knap nok rigtigt, for det er dog folketinget, der bestemmer, hvor meget der hvert år skal bruges til vejfundsarbejder, og det er ministeren, der med vejnævnets tilslutning bestemmer, hvad disse penge skal bruges til. Endvidere skal ministeriet i alle detaljer godkende ethvert anlægsarbejde, der foretages på en hovedlandevej.

Den højtærede trafikminister har i udvalget erklæret, at det ikke er hensigten at oprette noget statsligt projekteringskontor, men at man vil bruge de kommunale vejforvaltninger og rådgivende ingeniører til at forestå projektering og udførelse. Derimod mener den højtærede trafikminister, at fremsættelsen for folketinget af lovforslag og gennemgang af budgetterne m. m. vil give noget ekstra administrationsarbejde, og at der formentlig også vil blive mere arbejde med den økonomisk-tekniske kontrol.

Dette kunne nok tyde på, at kommunernes bekymringer med hensyn til det forøgede administrationsarbejde ikke er helt ubegrundede, og vi deler i nogen grad kommunernes betænkeligheder på dette punkt. Man må huske på, at der hvert år udføres et stort antal anlægsarbejder på vore hovedlandeveje både med og uden vejfondstilskud, og skal man undgå forsinkelser på grund af administrative vanskeligheder, tror jeg, det bliver nødvendigt, at vi giver byrådene og amtsrådene omtrent samme kompetence ved gennemførelsen af disse arbejder, som de i øjeblikket har. Og så kan man nok spørge, hvorfor det i det hele taget skulle være nødvendigt at ændre reglerne.

Venstre finder det rimeligt, at staten overtager det fulde ansvar for motorvejene og for anlæg af nye hovedlandeveje, og vi synes også, at folketinget bør tage stilling til, hvilke veje der skal være hovedlandeveje, men af de grunde, som er omtalt, vil jeg altså advare imod, at man laver om på reglerne for de øvrige anlægsarbejder på hovedlandevejene. Man bryder nemlig her med et princip, der hidtil har været gældende i dansk vejlovgivning, som vi indtil 1957 var enige om, og som har givet gode resultater hidtil, nemlig det decentraliserede kommunale vejstyre.

Ud fra disse synspunkter har vi i udvalget, som det fremgår af betænkningen, stillet