

Else Gregersen: Ved gennemførelsen af vejlovene i 1957 og 1958 styrkedes statens indflydelse på vejbygningen betydeligt. De i dag foreliggende lovforslag betyder i mange henseender en yderligere centralisering, som kun kan være berettiget, hvis det kan påvises, at der derved opnås væsentlige fordele.

Det er fra flere sider fremhævet, at det vil være nødvendigt, at folketinget i fremtiden bestemmer, hvilke motorveje der skal anlægges. Rimeligheden heraf skal ikke bestrides, men dette forhold kan ikke være nogen begrundelse for den nye lovgivning, idet det er et faktum, at også hidtidige motorveje og større broer er blevet udført på grundlag af særlige love i hvert enkelt tilfælde. Jeg behøver blot eksempelvis at nævne lovene om Størstrømsbroen, om en motorvej fra Rødby Havn, om motorvejene fra Halsskov og fra Knudshoved o. s. v.

Det, lovforslagene tilstræber, er da heller ikke bare en understregning af, at folketinget må have det afgørende ord, når der er tale om anlæg af nye motorveje, men ved de foreliggende lovforslag vil man have noget helt andet; man vil have, at staten skal overtage en væsentlig del af vejvæsenet, nemlig også alle hovedlandeveje. Det er klart, at der herved gives kommunerne, herunder amtskommunerne, en økonomisk lettelse. På forhånd skulle man derfor forvente, at kommunerne ville modtage disse lovforslag med begejstring. Det er desværre således, ser vi gang på gang, at man altid kun alt for gerne modtager tilskud eller større tilskud fra staten. Det må derfor i høj grad vække til eftertanke, når alle kommunale organisationer, både Købstadforeningen, sognerådsforeningerne, Foreningen „Bymæssige Kommuner“, Københavns kommune, Frederiksberg kommune og Amtsrådsforeningen for Danmark, enstemmigt går imod de foreliggende lovforslag trods den økonomiske lettelse, som netop disse kommunale organisationers medlemmer vil få. Kommunerne vil altså betale for at opretholde den foreliggende ordning blot med visse ændringer med hensyn til udførelse af motorveje m. v. Dette turde være et stærkt bevis for, at denne ordning med et decentraliseret vejvæsen er af virkelig værdi.

Udbygningen af vejvæsenet i de forløbne år er ikke blevet kritiseret fra nogen side, og der er overhovedet ikke fremdraget noget eksempel på, at der ville være opnået noget bedre resultat, hvis staten havde haft en stærkere kontrol, hvis vejvæsenet altså havde været mere centraliseret. Allerede af den grund må det være forkert efter så få års forløb at ville centralisere vejvæsenet yderligere.

Det er rigtigt, at der til visse vejarbejder er tale om procentvis meget store tilskud fra vejfonden, til motorveje op til 97-98 pct., men det kan dog ikke være således, at de kommunale myndigheders interesse i at udføre vejanlæg billigst muligt vil kunne blive større, hvis kommunerne slet ikke skal betale noget. Det er jo stadig meningen, at projekteringen af i hvert fald andre anlægsarbejder end motorvejsanlæg skal foretages af de amts- og bykommunale myndigheder, der også fortsat skal stå for selve udførelsen af vejarbejdet. Man må tværtimod på forhånd mene det indlysende, at det vil være bedre, at de myndigheder, der skal projektere og udføre anlægsarbejderne ved hovedlandevejene, også skal betale i hvert fald en del af udgifterne.

Man kan naturligvis sige, at kommunerne ikke kommer til at betale mere til vejanlæggene, end de får ind igen i forøgede skatter, fordi disse vejanlæg altid vil give en hel del indtægter, som indkomstbeskattes, men dette forhold bliver da blot endnu grellere, når kommunerne slet intet tilskud skal yde til anlægsarbejderne ved motorveje og hovedlandeveje. Resultatet bliver da det enkle, at det vil blive en fordel for en kommune at få en vej udført, selv om den måske er ganske unødvendig; bygning af veje vil altid give indtægter, som kommunen får skat af.

Gennemførelsen af de foreliggende lovforslag må føre til, at der udefra bliver øvet et betydeligt pres for at få flest muligt motorveje bygget og flest muligt landeveje omklassificeret til hovedlandeveje, og vi ved fra andre områder, hvor svært staten har ved at stå imod et sådant pres. Jeg skal blot nævne statsbanerne. Jeg behøver ikke at gå så langt tilbage som til disses anlæggelse; man kan blot se på forholdene i dag. Da staten betaler underskuddet, er