

[Elsa Gregersen.]

det næsten ikke muligt at få nedlagt f. eks. små landstationer, som i dag er uden enhver berettigelse, fordi de næsten ikke benyttes af befolkningen, og som betyder en årlig belastning på statsbanernes regskab.

Det er gang på gang i forbindelse med disse lovforslag fremhævet, at de, som betaler, også skal bestemme; det er ellers ikke den tone, vi plejer at høre fra den højtæredede minister for offentlige arbejder, og det synes heller ikke just at gælde for vejvæsenet i almindelighed. I vejlovens § 5 under fastsættelsen af reglerne for vejnævnets sammensætning bestemmes det således, at de motorkørende organisationer kun skal udpege 1 af nævnets 16 medlemmer. Denne bestemmelse burde da, hvis de, der betaler, også skal bestemme, ændres, så de motorkørende fik 12-13 medlemmer af vejnævnet. Det er i hvert fald helt sikkert, at staten i så fald ikke skulle udpege medlemmer af dette nævn, da de indtægter, som vejfonden får fra motorafgifterne, jo langt mere end dækker fondens udgifter, så staten slet ikke har nogen udgift til vejvæsenet, tværtimod.

Det, at vejfonden skal betale alle udgifterne ved vedligeholdelse, belysning o. s. v. af hovedlandevejene og motorvejene, kan let få uheldige virkninger. Det har f. eks. været diskuteret, om omfartsvejen ved Lyngby skulle have belysning. Det kan der måske være delte meninger om, men der er i hvert fald én ting, som vi alle let må kunne blive enige om, nemlig at det er langt vigtigere; at veje og gader, hvor der findes gående og cyklende færdsel, er godt belyst. Hvis vejfonden nu skal betale belysningen på motorveje og hovedlandeveje, vil resultatet let blot blive, at en god belysning her bliver presset igennem, som kommunerne ikke selv skal betale, medens belysningen bliver forsømt eller for ringe på andre veje og gader, hvor en god belysning som følge af stærk trafik af gående og cyklister i virkeligheden er langt vigtigere.

En centralisering af store dele af vejvæsenet, som bliver tilsigtet med lovforslagene, kunne under alle omstændigheder kun være berettiget, hvis det var således, at motorveje og hovedlandeveje i alt væsent-

ligt tjente fjerntrafikken. Dette er imidlertid som bekendt langt fra tilfældet. Tværtimod har man både fra USA og Tyskland trafiktællinger, der har vist, at en nærmest forbløffende stor del af den samlede vejtrafik, selv på rene motorveje, kun går over korte strækninger. Det beror derfor på et fejlsyn, hvis man med den begrundelse vil have vejvæsenet centraliseret. Hovedlandevejene og endog motorvejene vil i meget stort omfang komme til at betjene den lokale trafik, og det må derfor være rimeligt, som det da også så stærkt understreges af alle kommunale organisationer, at den fortsatte udbygning også af de store veje sker inden for rammerne af den bestående ordning, der rummer afgørende fordele i forhold til et mere centraliseret selvstyre.

Det vil være naturligt, at folketinget har det afgørende ord, når det gælder udbygning af motorveje og andre store vej- eller broanlæg, men det er ikke det, som de foreliggende lovforslag drejer sig om. De går i virkeligheden langt videre, og mit parti må derfor stemme imod lovforslagene i den foreliggende form og må anbefale, at der i stedet kun gennemføres lovændringer efter de af kommunale organisationer foreslåede retningslinjer. Vi kan tilslutte os det af mindretallet stillede ændringsforslag.

Ministeren for offentlige arbejder (Lindberg): Jeg takker det samlede udvalg for det — synes jeg — meget store arbejde, der er gjort vedrørende de to lovforslag, som vi her behandler.

Jeg beklager, at man ikke har kunnet nå til fuld enighed i udvalget, men jeg synes alligevel, at vi er nået et ret langt stykke vej i enighed, selv om der på et bestemt område hersker forskellige opfattelser hos udvalgets flertal og partiet venstres repræsentanter.

Jeg har det på samme måde som socialdemokratiets ordfører, det ærede medlem hr. Horn, idet jeg også meget beklager, at det ikke er lykkedes at nå frem til enighed med kommunerne vedrørende de to lovforslag, vi her behandler.

Jeg har selv lagt megen vægt på i sin tid, da vi ændrede lovene i 1957 og 1958, at nå frem til ikke alene enighed her i tinget, men også enighed med dem, der til daglig