

Rimstad: Det vil være rigtigst her ved første behandling af de 2 lovforslag om vejfundsveje i og omkring København at komme med nogle generelle betragtninger af almindelig karakter, inden man drøfter de enkelte projekter.

Jeg vil begynde med at sige, at vi inden for vort parti er interesseret i en større klarlægning af forholdene omkring vejfonden. Lige fra dengang, man her i tinget — det var vist, før vort parti kom herind — stillede en socialdemokratisk finansminister det spørgsmål, hvor vejfondens midler egentlig befandt sig, og fik et svar gående ud på, at staten ikke separerede sine midler efter cigarkasssystemet, har der vistnok i befolkningen været en almindelig utryghed omkring vejfondsmidlerne.

I dag skal vi behandle en række forslag, der hver for sig gør et indgreb — et betydeligt indgreb — i disse midler, og jeg vil derfor gerne spørge den højtærede trafikminister, der jo er den, som disponerer over midlerne, om der ikke er grund til at søge frem til en større regnskabsmæssig og dispositions-mæssig klarhed med hensyn til de penge.

Det, vi taler om, når vi beskæftiger os med statens vejanlæg, er jo i virkeligheden en ganske almindelig udlejningsforretning, som staten driver ved mod betaling at stille til rådighed for borgernes og myndighedernes kommunikationsmidler et gade- og vejnet, som dels år for år er underkastet udvidelser og dels inden for de enkelte års budgetter kræver udgifter til vedligeholdelse. Det, jeg i denne forbindelse efterlyser, er driftsregnskab og status for en sådan forretning med alt, hvad der hører til en sådan regnskabsoversigt i form af prognoser, budgetter, forrentninger og driftsøkonomiske betragtninger. Kun herigennem kan kunderne i forretningen, de motorkørende, få et begreb om, hvorvidt de opkrævede lejeindtægter er rimelige eller helt overdimensionerede, fordi de måske skal anvendes til helt andre formål end vejformål.

Lad os få disse ting klarlagt, så enhver kan danne sig det rigtige billede af statens indtægter og udgifter på et område, der omfatter omkring $\frac{1}{10}$ af hele statens budget. Jeg mener, at netop de af den højtærede trafikminister i sidste folketingsår gennemførte motor- og hovedlandevejslove gør et

sådant krav om en totalanalyse af hele dette områdes finansielle og økonomiske balance helt naturligt.

Vender vi os derefter til de 2 foreliggende lovforslag, har jeg i forbindelse med dem netop den bemærkning at gøre, at vi her i folketinget får alt for lidt oplyst om lovforslagernes finansielle omfang. I det ene lovforslag, det om motorvejen, står der kun, at udgifterne skønnes til ca. 50 mill. kr. og den årlige vedligeholdelse til ca. $\frac{1}{2}$ mill. kr. I det andet anføres skønnede anskaffelses-sommer på 255 og 140 mill. kr. med ligeledes skønnede vedligeholdelsesudgifter på henholdsvis 1,1 og 1,2 mill. kr. Dette er faktisk alt, hvad folketinget her ved første behandling af lovforslagene får at vide om de økonomiske konsekvenser af en lovgivning, hvis finansielle omfang, såfremt vi kapitaliserer vedligeholdelsesudgifterne, svarer til omkring halvdelen af vejfondens årlige pengetilgang.

Jeg synes oprigtig talt, at dette oplysningsmæssigt er et for ringe grundlag til, at man kan tage en første principiel stilling til disse 2 lovforslag. Jeg savner både over-slagsmæssige specifikationer, budgetmæssig tilrettelægning inden for anskaffelsestiden og oplysninger om lovforslagernes indvirkning på opstillede prognoser. Man må nemlig ikke i denne forbindelse glemme den højtærede finansministers gentagne henvisninger under finanslovdebatten til, at oppositionen ikke har moralsk ret til at kritisere lovbundne udgifter hidrørende fra love, som den selv har været med til at vedtage. Jeg er ikke uenig med finansministeren heri, men det forudsætter, at den regering, der fremsætter lovforslag, generelt i langt højere grad gør rede for lovforslagernes finansielle virkninger, end tilfældet har været i den tid, jeg har siddet i det høje ting.

Jeg vil gerne anføre et enkelt eksempel på, hvad jeg mener, når jeg siger, at der her mangler specifikationer. I lovforslaget vedrørende udbygning af motorvejen vest om København anfører den højtærede trafikminister i sin fremsættelsestale, at vejen nord for Roskildevej kun kan udføres som en 4-sporet vej i 25 m bredde, medens strækningen syd for Roskildevej kan udføres i 32 m bredde. Jeg synes, ministeren her burde have givet os nogle omkostningsspe-cifikationer. Hvad koster denne vej i 25 m