

[Holmberg.]

de følger for hele erhvervsudviklingen i vort samfund. Det er måske ikke helt ved siden af, når nogen opfatter egnsudvikling og lignende kunstige foranstaltninger som en beskeden afbigt til dele af landet, som gennem årene er blevet alvorligt forsømt i henseende til trafikudbygning.

Jeg nævner dette, fordi trafikudbygningen i de forskellige dele af landet i virkeligheden er en af de måder, hvorpå det offentlige stærkest er med til at præge forudsætningerne for erhvervsudviklingen i de enkelte egne. Vi taler i øjeblikket meget om landsplanlægning, og det er berettiget. Vi har også på mange områder mødt ønsker om øgede bemyndigelser til det offentlige til at kunne planlægge for den enkelte gård og laden. Det var måske mere naturligt, om man på hele dette område først og i højere grad stillede krav om plan og sammenhæng på de områder, som allerede i dag sorterer undet det offentlige.

Jeg skal naturligvis slet ikke bestride, at der på trafikens område sker et stort planlægningsarbejde i mange offentlige kontorer — måske for mange — men jeg mener, at folketinget i alt for ringe grad har mulighed for direkte at præge linjerne i denne sag, som dog berører helt centrale spørgsmål omkring vort samfunds fremtidige vilkår og udvikling.

Vi kan naturligvis ikke i denne debat tage stilling til de mange større problemer: Øresundsbroen, flytningen af Københavns lufthavn, placeringen af lufthavne i det hele taget, undergrundsbane og jyske motorveje, det er klart, men vi må efter min mening i det høje folketing gøre os klart, at der er en nøje sammenhæng mellem alle disse spørgsmål indbyrdes og med vort samfunds og de enkelte landsdeles erhvervs-mæssige udviklingsmuligheder fremover.

Gang på gang har det været venstre, der har måttet rejse kravet om en drøftelse af hele denne trafikpolitiske sammenhæng, og i sidste uge, da vi drøftede motorvejene i og omkring København, spurgte jeg den højtærede minister, om det store anlægs- og investeringsprogram vil komme til at berøre kommunernes refusionsprocenter og hermed deres anlægsprogram. Jeg fik det svar af den højtærede minister, at han ikke kunne garantere mange år frem i tiden.

Det forlanger jeg heller ikke, men jeg vil gerne uddybe spørgsmålet lidt nærmere, hvor det har relation til trafikplanlægningen. Ministeren er vel klar over, at mange landkommuner er kommet i vanskeligheder — af mange grunde, som jeg naturligvis ved denne lejlighed ikke skal komme ind på — og hvor der er mulighed for at hjælpe disse kommuner, burde det gøres.

Vi fik de nye vejlove i 1957-58, og det princip, der er nedlagt i disse love, er rigtigt; men det er mit indtryk — efter forsøg på at følge med i udviklingen — at de kommuner, der får den højeste refusionsprocent, forholdsmeæssigt er dårligere stillet end dem, der får mindre refusionsprocenter. Hvis denne min antagelse er rigtig, var det i alt fald ikke det, der var meningen med lovene. I det hele taget vil jeg finde, at refusionsprocenterne — i første række til landkommunerne — burde være noget større. Jeg har før sagt og vil gerne gentage, at jeg absolut ikke er tilhænger af 100 pct.s refusion, men en noget større refusion end den nugældende. Det er ikke et spørgsmål om, hvad det koster at anlægge veje, men om, hvem der skal betale: stat eller kommune.

Lad mig desuden nævne et forhold, der også indirekte berører dette emne, nemlig kommunesammenlægningerne. Netop de forskellige refusionsprocenter kan efter min mening være en hindring for en naturlig sammenlægning af de små og efter min mening mange steder for små kommuner. Det er oftest dem, som ifølge lovens princip har de højeste refusionsprocenter. Kommer de så sammen med en større kommune, vil deres refusionsprocent gå ned, men de lidt større kommuner, som det er naturligt at lægge dem sammen med, vil ikke have disse kommuner, før vejene er gjort i stand. Det ville måske være rimeligt, om vi kunne drøfte, om ikke de små kommuner netop for at opnå en bedre sammenlægning kunne beholde den refusionsprocent, der i øvrigt er gældende.

Jeg erkender naturligvis, at de ting, jeg her har nævnt, bedre egner sig til udvalgsarbejde, men jeg har gerne villet fremføre dem også ved denne lejlighed.

Jeg tror i øvrigt, vi her i folketinget også skulle tænke på vejenes standard i denne forbindelse — det har i øvrigt også forbindelse med den debat om færdsels-