

[Ministeren for offentlige arbejder.]

som udgangspunkt det almindelige princip om kommunalt selvstyre under tilsyn fra overordnet myndighed, henholdsvis amtsrådene for bivejenes vedkommende og staten for så vidt angår landevejene. Motortrafikens fremkomst og voldsomme vækst medførte imidlertid så stærkt stigende udgifter, at opgaverne ikke kunne løses inden for kommunernes daværende økonomiske muligheder, og man gav derfor kommunerne del i motorafgifterne dels ved refusion af en vis del af de afholdte vejudgifter, dels i stigende grad ved direkte tilskud fra statens side. Allerede før hovedlandeveisloven af 1963 havde de store udgifter på de stærkt trafikerede hovedforbindelser nødvendiggjort, at staten betalte meget nær ved 100 pct. af store anlægsarbejder på disse veje. Samtidig betød refusionsordningen en vis favorisering af de økonomisk svagere stillede kommuner, ligesom man ved tilskuds politikken kunne tage beskæftigelsesmæssige såvel som egnsudviklingsmæssige og lignende hensyn.

Der er vel heller ingen tvivl om, at dette system i mange år har virket efter sin hensigt, således at det har været muligt at gennemføre den nødvendige udbygning af vejnettet også i de tyndere befolkede, økonomisk svagere områder. Det har ligeledes været muligt under dette system at gennemføre en øget planlægning med hensyn til de gennemgående veje og en større teknisk ensartethed i udbygningen.

Udviklingen har imidlertid også medført, at det er staten, som i overvejende grad har finansieret vejudgifterne, selv om den bestemmende myndighed for udgifterne i høj grad — og for refusionsudgifterne helt — har ligget hos de lokale myndigheder. Jeg kan således nævne, at af de samlede udgifter til de offentlige veje har staten i 1965-66 ca. 72 pct., og selv efter begrænsningen i refusionen var statens andel i 1970-71 af en budgetret vejudgift på ca. 2.200 mill. kr. skønnet til 57 pct.

Dette system har vel ikke kunnet undgå at indvirke på de kommunale myndigheders prioritering af opgaverne. I en årrække har refusionen for amterne jo været 75 pct. og for mange kommuner over 50 pct. Det har vel også været tanken at favorisere de kommunale vejudgifter, fordi hele vejnettet

skulle omdannes til at bære motortrafikken. De mange små kommuner og amter af begrænset størrelse måtte have et sådant økonomisk incitament.

Under de nuværende forhold, hvor vi har gennemført større og mere bærekraftige kommunale enheder, og hvor benyttelse af bilen er en integrerende faktor i det daglige liv overalt, er det naturligvis stadig vigtigt, at de lokale myndigheder har det økonomiske grundlag for at kunne løse deres vejopgaver, men de har jo også mange andre vigtige opgaver, som koster penge. Det må derfor være rigtigt nu som et led i kommunalreformen også på dette område i højere grad at overlade amter og kommuner selv at foretage den nødvendige prioritering af de forskellige kommunale opgaver og dermed også opgaverne på vejvæsenets område.

Udviklingen har jo medført, at staten i stigende grad har påtaget sig ansvaret for den vigtigste del af det gennemgående vejnet, motorveje og andre hovedlandeveje. Imidlertid har den automatiske refusion af kommunernes vejudgifter haft den konsekvens, at begrænsninger på statens vejbudget, som følger af den økonomiske situation, principielt udelukkende har måttet bæres af de større projekter, der helt eller delvis direkte finansieres af staten. Vi har vel kunnet gennemføre mere eller mindre midlertidige begrænsninger i refusionssatsen til kommunerne, men det forandrer ikke det principielle i sagen. Jeg kan som eksempel på udviklingen nævne, at mens statens anlægsudgifter i 1965-66 var 458 mill. kr. og de refusionsberettigede udgifter 809 mill. kr., var budgettallene for 1970-71 — dvs. inden de seneste begrænsninger på statsbudgettet — henholdsvis 664 mill. kr. og ca. 1500 mill. kr. Dvs. at mens anlægsudgifterne steg med ca. 52 pct., voksede de refusionsberettigede udgifter med ikke mindre end 85 pct. Jeg mener, at dette har været en mindre heldig udvikling, fordi vi har været i den situation, at vort sekundære og de fleste steder også rent lokale vejnet har nået en relativt høj standard. Jeg sagde de fleste steder — jeg ved godt, at der stadig er forskellige påtrængende lokale opgaver, f. eks. i byerne — men mens vi altså har en relativt høj standard på det mere lokale vejnet, står vi netop over for meget store opgaver med hensyn til motorveje og andre hovedlande-