

[Horn.]

sere det i den ånd, som kommunalreformen er lavet i. Vi må regne med, at det kan ikke foregå, uden at der bliver nogle, som bliver trådt over tærne. Der bliver nogle følelser og traditioner, som der bliver vendt op og ned på, men der må en vis hårdhed til, for ellers havner vi i en overadministration på dette felt. Når slutresultatet foreligger, så er det nok sådan, at der er flyttet en række fra amterne over til staten, men det må være sådan, at det, der er plus på statssiden, det bliver minus og lidt mere end minus på amtssiden, for ellers er vi jo kommet fra asken og i ilden. Dette skal jo betyde en forenkling. Vi får enkelte nye veje, men det er ikke af en størrelsesorden, som kræver et større administrationsapparat for amternes vedkommende. Det må vi holde øje med, og vi ved også, at finansudvalget har interesseret sig meget for den side af sagen; det vil jeg håbe at det stadig væk gør, for vi kan ikke tolerere, at administrationen antager helt voldsomme dimensioner.

Ifølge § 15 i lovforslaget kan amterne involveres i fremtiden i det rent praktiske arbejde. Det har vi også haft fremme i 1965, og det må naturligvis være sådan, som det dengang var tilsigtet, at staten skal ikke til at være entreprenør. Staten skal planlægge og opbygge hele systemet for sit vedkommende og på en sådan måde, at det kan være vejledende for amterne. Heri ligger, at angsten for, at man skal flytte de gode folk fra amtet og over til staten, i og for sig er meget naturlig, eftersom det er staten, der skal bygge de veje, som er vanskeligst at bygge, og derfor også får topfolkene. Jeg tror ikke, at der bliver væsentlige vanskeligheder på området, men det er nok troligt, at det bliver nødvendigt i udvalget at tale lidt med ministeren om, hvordan man rent praktisk kan ordne disse ting. Og så må man i øvrigt håbe, at de amter, som vil beholde deres entreprenørvirksomhed, vil være i stand til at konkurrere med de private, sådan at vi får det bedst mulige og det billigst mulige vejsystem; da vi har så få penge, gælder det jo om at udnytte de få penge, vi har, på den bedst mulige måde.

Vejnævnet er der betænkelighed ved, forstår jeg, fra Amtsrådsforeningens side, navnlig med henblik på, at det folkevalgte

element får for ringe muligheder for at udfolde sig her. Vi er villige til at se på i udvalget, om ikke der måske kan findes andre løsninger her, for vejnævnet er jo et særdeles vigtigt organ; vi må her i folketinget gang på gang henholde os til, at når vejnævnet, alle de myndigheder, der er repræsenteret deri, er enige, så har vi et forslag, som passer til vort lands behov.

Med disse bemærkninger vil jeg gerne anbefale lovforslaget til en realistisk og hurtig behandling.

Erik Hansen (Vejle amt): Da vor ordfører i denne sag, hr. Poul Schlüter, ikke kan være til stede her i dag, skal jeg på det konservative folkepartis vegne fremsætte nogle bemærkninger til det foreliggende lovforslag.

Lovforslaget må og skal ses i sammenhæng med det af indenrigsministeren fremsatte lovforslag om tilskud til kommunerne efter objektive udgiftskriterier, som vi senere skal behandle i dag.

Fremsettelsen af lovforslaget kan ikke komme som nogen overraskelse: ministeren for offentlige arbejder har ikke lagt skjul på, at et sådant lovforslag var under forberedelse. Det er givet, at med kommunalreformens gennemførelse, der bl. a. tilsigtede en ændret opgavefordeling, måtte der komme en anden opgavefordeling også inden for vejområdet. Med dette lovforslag foreligger denne opgavefordeling; man kan vel også sige, at byrdefordelingen på dette område følger med, når man sammenholder lovforslaget med det nævnte af indenrigsministeren fremsatte lovforslag.

Dette foreliggende lovforslag indebærer, at den automatiske vejrefusion og de gældende vejfondstilskud bortfalder fra den 1. april 1972, og at vejfonden ophæves. Kommunerne og amterne vil fremover ikke længere fra staten få penge, der er øremærket til bestemte vejformål, idet de selv skal afholde alle udgifter til vejene fremover, men man vil få tilskud på anden måde. Her er et område, hvor man absolut kan sige at den eller de besluttende myndigheder også får det fulde økonomiske ansvar.

Hertil kommer, at der sker en ret væsentlig udvidelse af hovedlandevejsnettet fra de nuværende ca. 200 km. motorvej, som helt hører ind under staten, og de 2.400 km ho-