

[Erik Hansen (Vejle amt).]

vedlandevej, hvor staten hidtil har betalt anlægsudgifterne, men hvor vedligeholdelsesudgifterne har været refusionsberettigede. Det vil stige til i alt 4.500 km hovedlandevej, hvor staten vil påtage sig ansvaret for såvel drift som vedligeholdelse. Dette sammen med den tredeling, der finder sted af vore veje, er hovedprincipperne i lovforslaget, som vi kan tiltræde, og som jeg også tror der kan opnås enighed om ikke alene i folketinget, men også med Amtsrådsforeningen.

Derudover indeholder lovforslaget andre bestemmelser, som ikke på nuværende tidspunkt har fået tilslutning fra Amtsrådsforeningens side. Hvad der skal være primærkommunale veje, giver nogenlunde sig selv, og hvilke veje der skal være amtskommunale og statslige, kan man jo læse sig til i lovforslaget og se på det kortmateriale, der er udleveret.

Den ret voldsomme udvidelse af de statslige veje, ikke alene vejlængden, men også udvidelsen af drift og administration heraf, som efter lovforslaget kan overtages af staten, vil ikke berøre alle amter ens. Der vil faktisk være amter, som, når lovforslaget er vedtaget, fra 1. april 1972 ikke har ret mange kilometer vej tilbage at administrere, men har et fuldt udbygget administrationsapparat, som der ikke vil være arbejde til. Det er især dette problem samt spørgsmålet om det i § 3 nævnte vejnævn, der har fået Amtsrådsforeningen til at reagere. Men disse og andre problemer er vi selvfølgelig villige til at se på og få nærmere belyst i udvalget.

Man må erkende, at de tre arter af vejnet uundgåeligt står i forbindelse med hinanden; derfor oprettes vejnævnet til koordinering af de forskellige interesser. Men om dette vejnævn er rigtigt sammensat, om der er for få folkevalgte i det, kan vi se lidt nærmere på i udvalget.

Til udnyttelse af den tekniske viden, amterne og kommunerne råder over fra den hidtidige administration foreslås det, at staten kan træffe aftaler med amter og

kommuner om en ordning på lignende måde, som det hidtil har været tilfældet ved motorveje. Det er således ikke tanken at etablere et statsvejevæsen, der direkte skal udføre alle disse funktioner i stedet for de lokale vejadministrationer. Sådan har jeg opfattet lovforslaget, og jeg vil gerne have rigtigheden heraf bekræftet af ministeren for offentlige arbejder.

En anden ting, vi måske bør se på i udvalget, er, at der ved projektering af nye veje gøres mest muligt for at hindre støjulempen. Lovforslaget indeholder ikke nogen bestemmelse herom, men det er omtalt i bemærkningerne til lovforslaget; måske burde det med i selve lovforslaget. I aviserne ser man jo, at der kommer mange protester fra amternes side, men jeg tror, at når vi får lovforslaget grundigt bearbejdet i udvalget, kan vi også opnå enighed her.

Selve principperne i lovforslaget er vi enige i, og vil loven som antydnet i bemærkningerne kunne fremskynde en udbygning af det gennemgående vejnet, uden at det samtidig går ud over andre veje, vil vi hilse det med tilfredshed.

Jeg kan på det konservative folkepartis vegne tilsige et velvilligt og grundigt udvalgsarbejde.

Holmberg: Det må erkendes, at i dette lovforslag er der ret vidtgående problemer i forhold til dem, vi nu kender, og man kunne derfor spørge, om det i hele taget er nødvendigt med ændringer. Men det er i alle tilfælde nyttigt, at vi nu ved første behandling ser lidt nærmere på, hvordan den nuværende ordning egentlig har virket i praksis, om den har virket efter sin hensigt.

Jeg vil ikke lægge skjul på, at jeg mener, den nuværende ordning, som vi jo har haft i mange år, stort set har virket godt. Det er jo nok muligt, at refusionsprocenterne har virket på den måde, at mange både amtskommunale og almindelige kommuneveje er blevet gjort i stand hurtigere, end hvis vi ikke havde haft statsrefusionen. Hvis det er tilfældet — og det tror jeg det er — vil jeg