

[Holmberg.]

skeligt i hvert fald i en overgangstid at få administreret et statsvejnet på 4.500 km, men at det da er indlysende, at det er meningen, at der skal være et fornuftigt samarbejde med amterne og kommunerne.

Der skal i øvrigt heller ikke være tvivl om statsdækningen af hovedlandevejene; det er for mig en selvfølge, og når jeg anfører det, er det, fordi vi har hørt lidt om, at amterne begynder at drage det i tvivl. Men det er som nævnt i fremsættelsestalen meningen, at amtsvejvæsenet fremover skal gøre det praktiske arbejde, så amtsvejvæsenet behøver såmænd ikke at være så bange for at blive arbejdsløs af den grund, de skal nok beholde deres omsætning i kroner og øre. Så har jeg lige et par bemærkninger om § 3, som også de øvrige ordførere har været inde på. Der bliver altså nedsat et vejnævnt på 12 medlemmer til at udøve de beføjelser, der er tillagt nævnet ved loven. Jeg tror, det er rigtigt, at vi må kigge lidt nærmere både på medlemsantallet og på nævnets beføjelser, det har jo beføjelser i mange paragraffer, og det drejer sig mange gange om tvistigheder og økonomiske vilkår, det skal høres, og enkelte gange kan det også bestemmes. De forskellige ting skal altså forelægges for et vejnævnt reduceret fra 17 til 12 medlemmer, og at det betyder en forringelse af de såkaldt folkevalgtes stilling, er jo sikkert.

Jeg stiller imidlertid ikke her ved første behandling forslag om ændringer, men jeg synes i alle tilfælde, det er rimeligt, at vi i udvalget drøfter, om der måske skulle flere med fra kommunerne og måske også én mere fra de motorkørende, vi kan godt sige vejforbrugerne. At der er forskel på personbiler og lastbiler i forbindelse med veje, er jo helt åbenbart, og når det drejer sig om de store lastvogne, er der jo også noget, der hedder akseltryk. Det er alt sammen ting, vi kan drøfte nærmere i udvalget.

Det er i øvrigt et lovforslag, som med de mange paragraffer, det indeholder, egner sig bedst til et intenzivt udvalgsarbejde, men der er en betydelig sammenhæng netop mellem disse forslag og principperne i regeringspolitikken i øvrigt. Vi mener, det bliver nødvendigt at reducere mange af refusionerne. Som jeg nævnte før, kan de være gode nok, men de kan sandelig også være med til at forflygtige ansvaret. Nu bliver

det overladt til de amtskommunale og de kommunale instanser selv at skaffe midlerne til at løse de opgaver, man påtager sig. Loven skal også være et middel til at sikre et bedre forhold mellem udbygningen af det primære vejnet og det mere sekundære, det er jeg overbevist om er nødvendigt, for jeg tror, det er rigtigt, at man fra centralt hold er med til at lede udviklingen og ikke bare lader sig lede, således som de høje refusionsprocenter egentlig har været medvirkende til.

Vi ved, at Amtsrådsforeningen er modstander af forslaget, og nu bliver der jo god anledning til at søge foretræde for udvalget, hvor vi naturligvis med interesse vil høre på, hvad man har at fremføre. Men vi er i alle tilfælde glade ved at kunne konstatere, at hverken Amtsrådsforeningen eller Kommunernes Landsforening er modstander af, at den automatiske vejrefusion falder bort, når der sikres kommunerne kompensation.

Til sidst vil jeg blot gentage, at lovforslaget egner sig bedst til udvalgsarbejde, idet jeg på venstres vegne i alle tilfælde kan give principiel tilslutning til lovforslaget og til en velvillig udvalgsbehandling.

Amtoft: Det lovforslag, vi her behandler, har sammen med lovforslaget om tilskud til og udligning mellem kommunerne til formål at ændre byrde- og opgavefordelingen mellem staten, amter og kommuner.

Hovedindholdet i lovforslaget om offentlige veje er, at den automatiske vejrefusion forsvinder, og at der sker en ændret klassifikation af vejnettet. Det radikale venstre mener, det er en rigtig tanke, at refusionerne erstattes med generelle tilskud til amt og kommuner, navnlig fordi disse tilskud ikke bliver øremærkede. Det må være et skridt i den rigtige retning, nemlig at give større selvstyre til kommunerne.

Den samme karakteristik må gives af den foreslåede omklassificering af vejnettet. Man følger her det princip, at det vejnet, der er beregnet til landsdelstrafik, klassificeres som statsveje, mens det vejnet, der betjener den mere lokalt betonedede trafik, klassificeres som amtsveje og kommuneveje. Man indfører samtidig det princip, at samtlige udgifter for amts- og kommuneveje betales af amtsråd og kommunalbestyrelse ud fra det princip, at den, der bestemmer, skal