

[Amtoff.]
betale, og samtidig hermed forsvinder det særlige vejfondstilskud. Det radikale venstre kan helt tilslutte sig disse hovedlinjer. Man kunne frygte, at opsplitningen i tre vejvæsener ville medføre, at der ikke blev den rette koordinering af vejnettets udbygning, fordi ministeren og vejdirektoratet efter lovforslaget får formindsket indflydelse på amts- og kommunevejene. Der skulle i lovforslaget være taget højde herfor, men det er noget, vi må se nærmere på i udvalget.

Administrationen af statsvejene — det drejer sig om i alt 4.500 km — skal ske i et vejdirektorat, som fremtidig bliver befriet for de direkte departementale funktioner.

Som allerede nævnt af tidligere ordførere har amtsrådene kritiseret lovforslaget voldsomt. Kritikken skyldes til dels frygt for en tung administration af statsvejene, men bundet navnlig i en frygt for, at de nuværende vejvæsener slås i stykker, idet amtsrådene er bange for, at der vil blive oprettet et egentlig statsvejvæsen.

Det fremgår måske ikke særlig klart af lovforslaget, men i hvert fald fremgår det af ministerens fremsættelsestale — hvor det oven i købet med spærrede typer slås fast — at det ikke er tanken at oprette et statsvejvæsen. Det præciseres dog, at staten, dvs. vejdirektoratet, må kontrollere de lokale vejvæseners aktivitet, når alle udgifter bevilges på de årlige finanslove. Det radikale venstre må være enig i disse principielle synspunkter, men det er naturligvis spørgsmålet, som vi indgående må drøfte i udvalget. Det er f. eks. klart, at en så radikal omlægning af vejpolitikken, som der her er tale om, kan give problemer.

Som allerede nævnt forsvinder de særlige vejfondstilskud efter en overgangsperiode. Vi må undersøge i udvalget, om overgangsperioden er tilstrækkelig lang til, at kommuner eller amter ikke rammes unødigt derved, at der ikke længere kan gives 85 pct. vejfondstilskud til særlige vej anlæg.

Der kunne måske også være grund til i udvalget principielt at gennemgå de foreslåede systemer af statsveje, både fordi disse veje har trafikale opgaver, og fordi vejklassificeringen jo betyder en kraftig omlægning af byrderne mellem stat, amt og kommuner.

Som også tidligere ordførere har nævnt,

skal der nedsættes et vejnævn, der bl. a. skal rådgive ministeren. Det er der ikke noget nyt i, bortset fra at vejnævnet nu kun får 12 medlemmer mod tidligere 17; det har jeg ingen kommentarer til. Derimod kunne det nok være rigtigt at drøfte i udvalget, om der ikke burde være et flertal af folkevalgte i vejnævnet.

Endelig skal jeg nævne, at jeg i udvalget vil undersøge baggrunden for, at man ifølge lovforslagets § 20 vil give erstatning, hvis et hovedvejsanlæg nødvendiggør flytning af en kommunal ledning, men ikke hvis ledningen tilhører f. eks. et andelsselskab.

Det radikale venstre kan tilslutte sig hovedlinjerne i lovforslaget og vil, hvad angår detaljerne, medvirke til et grundigt og positivt udvalgsarbejde.

Arne Larsen: Dette lovforslag er jo et brud på hidtidige principper i dansk vejlovgivning, og lad mig sige straks, at der er mangt og meget i lovforslaget, som tiltaler mit parti. Princippet, at de, der betaler, også skal bestemme, er vel nok sundt, men der er grund til at fremhæve, at vejudbygningen i Danmark ikke kan ske, uden at det foregår under en fælles planlægning, en koordinering og med en prioritering efter samfundsmæssige, samfundsøkonomiske og trafikale kriterier. Det er vel nok et af de svage punkter ved lovforslaget, at dette ikke er stærkt nok understreget; uanset hvem der betaler, er det i alle tilfælde et meget vigtigt princip, som hverken bør fraviges eller svækkes.

Det økonomiske grundlag for vor vejudbygning laves nu helt om. Vejtilskudsloven ophæves, vejfonden forsvinder. De penge der kom herfra og blev kanaliseret ud til kommunerne i form af tilskud og refusioner går i stedet ind i statskassen, som så igen på anden måde yder støtte i form af generelle tilskud efter objektive kriterier til kommunerne, som nu selv må bestemme, hvor meget af disse tilskud der skal gå til vejene vedligeholdelse, til deres administration og til nyanlæg, altså en stor frihed for kommunerne til selv at bestemme deres vejpolitik som altså efter min opfattelse kan komme i modstrid med en landsomfattende vejplanlægning.

Den tidligere refusionsordning er blevet kritiseret og vel også med rette. Kommu-