

[Arne Larsen.]

nerne bestemte, og staten refunderede en hel del af de faktiske vejudgifter. Dette har medført, at vi ud over landet stort set har fået et glimrende vejnet såvel amtskommunalt som kommunalt i øvrigt, hvorimod udbygningen vel har fået slagside, således at der blev lagt for stor vægt på de lokale veje og for lille vægt på det overordnede vejnet, de mere gennemgående, de landsdels- og landsdækkende veje, som jo virkelig har den store trafik. Dette har man måttet råde bod på ved, at staten har måttet påtage sig store anlægsudgifter og væsentlige vedligeholdelsesudgifter på hovedlandeveje og motorveje. For de sidstes vedkommende betaler staten jo både anlæg og vedligeholdelse.

Efter ministerens oplysninger har staten i 1965-66 betalt ca. 72 pct. af alle vejudgifter. Derefter fik vi en nedsættelse af refusionerne, men i 1970-71 har staten måttet udrede 57 pct. af alle vejudgifter. Grundet på den tidligere økonomiske tilskudspolitik har staten ikke haft den fornødne økonomiske styrke til at klare det overordnede vejnet på en tilfredsstillende måde. Vi er i visse områder langt bagefter i udbygningen af dette overordnede vejnet, især i hovedstadsregionen og i visse byområder på Fyn og i Jylland.

Nu foreslår ministeren altså en tredeling af det danske vejnet: en statslig sektor, som kommer til at omfatte ca. 4.500 km, eller omtrent en fordobling, helt finansieret af staten — altså det overordnede vejnet — en amtskommunal sektor på ca. 6.500-7.000 km helt finansieret af amterne — og her er altså tale om landeveje og biveje — og endelig en kommunal sektor på ca. 48.000 km, som altså drejer sig om det lokale vejnet inden for kommunerne og helt finansieret af kommunerne.

Ansvar for og bestyrelsen af disse veje lægges i de tre sektorer, altså dels hos stat, dels hos amter og dels hos kommuner. Amter og kommuner vil som sagt få tilskud efter objektive kriterier, hvori folkemængde, areal og veje jo indgår med en vis vægt. Man savner oplysninger om, hvor stor en del af vejudgifterne der herefter sandsynligvis vil falde på stat, amt og kommuner, men jeg forstår, at meningen er direkte at lægge større vægt på statsvejene, end det hidtil

har været tilfældet, altså en bevidst styring fra statens side over på det overordnede vejnet på bekostning af det sekundære vejnet. Mon ikke jeg har ret i denne antagelse? Dette hovedsigte kan man i og for sig være enig med ministeren i.

Planlægningen af det overordnede vejnet bliver herefter lagt hos det nye tekniske vejdirektorat, og det kan man heller ikke have noget imod. Så ved vi da, hvem der nu har ansvaret, og hvor det skal placeres, nemlig direkte hos ministeren. Men har ansvaret i og for sig ikke ligget her hele tiden? Siden 1958 skulle der efter den gældende lov udarbejdes en vejplan. Den blev aldrig udarbejdet. Med det hovedlandevejsnet, vi ser i bilaget til lovforslaget, som staten skal bestyre efter den 1. april 1972, og det, vi ser af de planer og kortskitser, vi har fået over det hovedlandevejsnet, som skal bestyres af staten efter den 1. april 1982, har vi måske det første alvorlige forsøg på at lave en egentlig vejplan. Jeg må mene, at uanset tredelingen af vejnettet må der arbejdes videre med denne vejplanlægning, så de to andre kategorier kommer med i den egentlige vejplan, og at en vejplan for de kommende 10 år nok vil være mest hensigtsmæssig. Men derudover bør vel en prioritering af vejopgaverne finde sted, så vi år for år kan se et vejprogram blive udbygget. Her skal jo en række organer, tekniske, videnskabelige laboratorier, med ind i arbejdet. Det trafikikkerhedsmæssige problem bør vel også tages op til løsning i denne forbindelse, og jeg håber, at disse ting vil få en fremtrædende plads i det kommende vejudbygningsarbejde.

Denne side af sagen skal altså ikke løses af det tekniske vejdirektorat, som skal bestyre og anlægge de såkaldte statsveje. Den forskningsmæssige, den overordnede planlægning og prioriteringen skal ske et andet sted, formentlig i departementet eller måske i et organ under departementet eller måske i vejnævnet. Lidt nærmere oplysninger herom ville være ønskelige.

Om vejnævnet i øvrigt er der jo udtalt fra flere ordføreres side, at man ikke rigtig er indforstået med nedskæringen af medlemsantallet, og at sammensætningen er lidt skæv, idet den giver en forøget embedsmandsindflydelse og for lidt folkelig indfly-