

[Sigsgaard.]

strid med de tanker, som regeringen dengang gav udtryk for. Det, der skal få amtskommunerne til at give afkald på vejene — og det tøver de jo lidt med, forstår jeg — er, at man fra statens side vil betale udgifterne med 100 pct. til de veje, det drejer sig om.

De vanskeligheder, der opstår ved, at man gør sådan, er, at det er primærkommunerne, der har ansvaret for placeringen af trafikmålene, placeringen af bebyggelsen, og en væsentlig del af de veje, der skal betjene den bebyggelse, som altså primærkommunerne har ansvaret for placeringen af, er amtslige og nu altså i højere grad også statslige veje. Det er ensbetydende med, at kommunerne ikke kommer til at bære de fulde udgifter ved bebyggelsens placering, de bliver ikke økonomisk interesseret i tilstrækkelig grad i at placere bebyggelsen sådan, at transportarbejdet og trafikinvesteringerne bliver så små som muligt; tværtimod vil de måske søge at udnytte de forhåndenværende amtslige og statslige veje, også hvor det måske ud fra økonomiske og andre samfundshensyn er ganske u hensigtsmæssigt. En sådan konflikt uddybes, når afstanden mellem niveauerne øges, sådan som det foreslås her.

Det hele er altså ikke sagt med det, vi har hørt fra flere ordførere om, at nu får vi gennemført det princip, at det er dem, der bestemmer, der betaler, altså får mere rene linjer. Tværtimod gør det modsatte sig gældende, hvis vi tager bebyggelsen ind i billedet, og det understreger bare det forkerte og lidt gammeldags i, at man har disse forskellige ministerier, der ikke altid snakker så forfærdelig meget med hinanden. Det havde måske endda været en meget god idé, hvis trafikministeren havde talt en hel del med boligministeren og indenrigsministeren om dette lovforslag, men det kan selvfølgelig nås endnu.

Det smukke og principielt rigtige princip, at ansvaret for opgaverne og udgifterne skal følges ad, opfyldes altså ved lovforslaget kun, når man ser snævert, når man ser trafikministerielt på problemerne og ikke tager bebyggelsespolitikken, ikke tager egnsudviklingen og byudviklingen med ind i billedet. Det hele hænger altså sammen, og det, der sker her, er, at man ved de ændrede principper for opgave- og byrdefordelingen

løber ind i nogle andre skævheder, skævheder i stedet for dem, man afskaffer. I stedet for som efter lovforslaget at flytte mange veje opad, hvis vi kalder statsligt regie opad, kunne man måske — og det kan jo være, man kan gøre det under udvalgsarbejdet — overveje en flytning af veje nedefter i forhold til det, der her er stillet forslag om, hvis man samtidig foretog en flytning af dele af myndigheden over bebyggelsens placering opefter, for dér kunne man måske nok ønske, at der lå lidt større magt oven over det primærkommunale regie. En sådan ændring af lovforslaget og en sådan indpassning af det i planlægningslovgivningen ville nok betyde en forbedring.

**Hauch:** Den modstand mod dette lovforslag, der er kommet til udtryk både på et møde af samtlige amtsråd den 26. marts i år og senere på offentlige amtsrådsmøder ude omkring i landet, er ikke alene bestemt af, at lovforslaget er i åbenbar strid med den målsætning for kommunalreformen, der har været så godt som tværpolitisk enighed om i denne sal. Amtsrådene mener sig i bedste overensstemmelse med regeringen i et hovedsyn på den fremtidige opgavefordeling, nemlig, at den offentlige forvaltning på det statslige, det amtskommunale og primærkommunale niveau må betragtes som en enhed med henblik på den mest rationelle tilvejebringelse af de offentlige ydelser.

Denne formulering fremsat af den højtæredede arbejdsminister, der er regeringens særlig ansvarlige i opgavefordelingsspørgsmålet, kan samtlige amtsråd fuldt ud tilslutte sig, men disse fornuftige tanker om enighed og rationalitet synes desværre ikke at præge det foreliggende lovforslag. Amtsrådene, der har årelang erfaring i vejforvaltning og vejbestyrelse, har altid lagt afgørende vægt på enheden og helheden i vejvæsenet, således som det allerklarest kommer frem i den gældende lov, der pålægger trafikministeren for hele landet at udarbejde en samlet vejplan, som ganske uafhængig af bestyrelsesforhold og vejklassifikation skal omfatte hovedlandeveje, landeveje og biveje af særlig betydning for den gennemgående færdsel. Vi har fremdeles efter 14 års forløb ikke fået denne vejplan, som det var en af skiftende trafikministres fornemste pligter at udarbejde.