

[Hauch.]

ten giver sine ofte helt detaljerede forskrifter for kommunernes administration, og det kan ministeren for offentlige arbejder også gøre efter det foreliggende lovforslags § 6 ved de normer, ministeren kan fastsætte for vejnettets standard. Jeg tror absolut ikke, sådanne normer kan undværes, men ministeren må erkende, at det er ham, der bestemmer, mens det er kommuner og amtskommuner, der skal betale.

At staten bestemmer og kommunerne betaler, kommer også helt klart frem, når staten, som det nu er tilfældet, pålægger kommunerne en øget andel af udgifterne til den yderst detaljerede lovbestemte boligsikringsordning og gennem de lovbestemte tilskudsordninger til bl. a. statsgymnasierne, der er ved at gøre skolekontoen til den næststørste konto på amtskommunernes regnskab.

Det andet slagord: udgiftsbestemte refusioner er uheldige, har der som før nævnt heller ikke været principiel uenighed om, men netop når vi drøfter vejlovgivningen, må det ikke glemmes, at den vejfond, der efter lovforslaget skal ophæves og indgå i statskassen, har fået sine midler gennem afgifter, der allerede ved opkrævningen har været formålsbestemte. De er taget fra borgerne med den begrundelse, at de skulle bruges til vejformål. De er i mange år ikke fuldt ud blevet brugt til dette formål, men brugt er de til mange andre formål, fordi de har stået på den farligste konto, penge i dette land kan stå på, nemlig mellemregningen med finansministeriet.

At de er brugt til andre formål, bærer skiftende regeringer og samtlige partier et lige stort ansvar for, så det kan vi ikke få politisk storvask på. Men nu vil man altså lade disse efter lovene formålsbestemte afgifter indgå i statskassen — utvivlsomt uden at nedsætte dem — og pålægge kommunerne gennem skatterne at kræve ny vejpenge ind i det omfang, statens bloktilskud ikke slår til, til løsning af de vejforpligtelser, der efter loven påhviler kommu-

nerne; så har man selvfølgelig også dér et påskud til at kritisere kommunerne for, at deres budgetter er for høje.

Trafikministeren taler om, at staten betaler det overordnede vejnet 100 pct. og derfor må bestemme. Lovforslaget giver da også løfte om fuld dækning af hovedlande-vejsudgifterne, men hvor meget kan man stole på det? Det var løfter af denne art, der bar hovedlandevejsforslaget igennem folketinget i 1963; dengang gik løftet om 100 pct. statsfinansiering helt ind til de københavnske motorgader. Hvordan det gik med Søringen, ved alle her i denne sal, og trafikministeren har ikke lagt skjul på, at han også ude i landet vil betragte visse veje, f. eks. hovedvejen gennem Herning; motorvejen øst om Brabrand Sø, som lokale veje.

Tanken om lokalt bidrag til statsfinansierede veje er dog næppe udtømt med disse foreløbige antydninger, for ser vi på perspektivplanens afd. 2, side 210, står det klart at læse:

„Da en omlægning af opgave- og udgiftsfordelingen på vejområdet navnlig berører kommunerne uden for hovedstadsregionen, vil det være et naturligt og nødvendigt led i en sådan reform, at der, for så vidt angår motorvejsbyggeriet i hovedstadsregionen, som i dag er 100 pct. statsfinansieret, fremtidig kræves lokal deltagelse i finansieringen.“

Før ministeren fik sit motorvejskontor i Birkerød, blev tilbud fra Københavns, Roskilde og Frederiksborg amtsråd om lokale bidrag for at bevare den lokale indflydelse afvist af trafikministeren. Nu, da ministeren har fået sit motorvejskontor, er tanken om et lovbestemt lokalt bidrag ham øjensynlig ikke længere fremmed. Noget tyder altså på, at ministeren ikke vil være indstillet på selv at leve efter princippet: den, der bestemmer, skal også betale.

Men når det er kommet til noget i retning af en tillidskrise mellem ministeren og amtsrådene, har ministeren selv været ude om det ved de skiftende standpunkter, han i tidens løb har indtaget, og ved til det sidste