

[Stæhr Johansen.]

hensynet til de hovedveje og motorveje, som er nødvendige for det moderne Danmark. Ved det lovforslag om ændret udligning, som også behandles i dag under et senere punkt på dagsordenen, kompenseres vejrefusionerne af bloktilskud, og der er i disse indbygget en regulator, som tager et vist hensyn til kommunerne med de store vejforpligtelser derved, at der er vægte for vejlængde og areal. Heri ligger bevarelsen af en del af de hidtidige vejrefusioners udlignende virkning, men vel også en rest af tilskyndelsesmomentet.

Det væsentlige er dog ansvarligheden hos det lokale styre, men også staten — må man have lov til at understrege her — har et ansvar som vejbestyrelse, et ansvar, der nu er udvidet til ca. 4.500 km statsveje. Disse veje er ene og alene folketings og regeringens ansvar, hvilket i sig selv nødvendiggør en konsekvent holdning, når bevillingerne skal gennemføres.

Må jeg til slut pege på, at den nye lov om offentlige veje kun delvis afløser den hidtidige vejlovgivning. Vi er ikke, hvis jeg må bruge udtrykket, ved vejs ende. Der må forventes en revision af den resterende del af vejbestyrelsesloven, og også lovgivningen om de private veje må tages op. Udvalget har således henstillet til trafikministeren snarest at fremsætte det lovforslag om de private fællesveje, som har ligget færdigt i flere år, og som blev til på baggrund af betænkningen fra vejkommissionen af 1951.

Alt i alt mener jeg, at dette lovforslag ligger på linje med de andre store love, der er gennemført i de senere år som et led i den store kommunalreform, og jeg kan anbefale det høje ting at stemme for lovforslaget, således som det foreligger.

**Holmberg:** Siden ministeren for offentlige arbejder den 9. marts fremsatte nærværende forslag til lov om offentlige veje, og siden vi havde det til første behandling her i tinget, har der været særdeles livlig diskussion om lovforslaget, og det er også ret så kendt, at mange ikke er tilfredse med lovforslaget for at sige det mildt. I den anledning har vi modtaget en masse henvendelser, henholdsvis fra Amtsrådsforeningen, Bornholms amtskommune, Forenede Dan-

ske Motorejere, KDAK, Kommunernes Landsforening, Københavns amtskommune, Landsforeningen Danske Vognmænd, Sønderjyllands amtskommune, Vestsjællands amtskommune, Vordingborg kommune, Ålborg Portland-Cement-Fabrik A/S, og bortset fra Landsforeningen Danske Vognmænd er alle utilfredse. Derfor er det rimeligt kort at gennemgå de problemer, som ligger for nu. Der foreslås visse ændringer i lovforslaget, men det skal erkendes, at stort set er principperne i lovforslaget fastholdt.

Lad mig først nævne og kort kommentere det, der er sket fra første behandling og til nu. Ved første behandling var vistnok alle ordførere inde på vejnævnets sammensætning og måske også det forkerte i sammensætningen, og ministeren erklærede sig villig til at drøfte eventuelle ændringer. De 17 medlemmer, der oprindeligt var i vejnævnet, foresloges i lovforslaget nedsat til 12 medlemmer. Det foreslås nu ændret til 14 medlemmer, idet der bliver 2 fra de motor-kørende og ikke som foreslået én. Jeg finder det rigtigt, at både personvognskørerne og lastbilkørerne bliver repræsenteret, måske ikke mindst de sidste, som vejforbrugere. Antallet af medlemmer, der udnævnes af ministeren, udvides samtidig fra 2 til 3. At ministeren selv må bestemme, hvem han vil vælge, er naturligvis rigtigt. Jeg vil nu anbefale ministeren at udpege en mand, om man så må sige fra det private erhvervsliv, også af hensyn til balancen imellem det offentlige og de private. Vejnævnets beføjelser er der stort set ikke rørt ved.

I § 40 foreslås den ændring, at stk. 4 udgår. Denne udeladelse medfører, at den nu-gældende retstilstand bevares, og det har udvalget accepteret. Det kan sammenholdes med henvendelsen fra Ålborg Portland-Cement-Fabrik, der ønsker lov hjemmel til at nedlægge de private fællesveje. Betegnelsen for disse veje er i og for sig lidt mærkelig, men sådan hedder de, og sådan er de åbenbart også, både private og fælles. Skulle det ændres nu, ville det være i strid med lov om offentlige vejes systematik. Både hvad angår denne henvendelse og forslaget § 40, stk. 4, gør ministeren opmærksom på, at det bedre kan klares ved den lov om private fællesveje, som kommer. Jeg kan ærlig talt ikke dy mig for at sige, at det må vel også snart være på tide, at