

[Holmberg.]

ikke de ved nærmere eftertanke bliver klar over, at også her ligger en økonomisk ud- ligning mellem de såkaldt bedre stillede og dårligt stillede amter. De jyske amtsråd går imod, og jeg erkender, at jeg forstår det knap nok, men også i det tilfælde gælder naturligvis, at vi skal høre på organisationerne og amt og kommune; de skal selvfølgelig høres, men de skal ikke bestemme.

I skemaet over hovedlandeveje efter 1. april 1972 foretages der visse ændringer, men hovedretningslinjerne, som har været anvendt ved udvælgelsen, mener jeg er rigtige. Jeg er overbevist om, at hvis der er lokale velbegrundede ønsker om ændringer, vil de kunne forhandles med vejdirektoratet. Jeg er i øvrigt også overbevist om, at de særlige ønsker om flere statsveje på Bornholm velvilligt vil blive behandlet; ministeren har erklæret sig villig hertil.

Som jeg nævnte, da jeg begyndte, er det måske ikke så almindeligt, når et enigt udvalg indstiller et lovforslag til vedtagelse, at gå så meget i enkeltheder, som jeg nu har gjort, men på grundlag af de mange klager; der har været, har jeg fundet, at det var rigtigt. På venstres vegne kan jeg anbefale lovforslaget, som det nu vil fremtræde.

**Amtoff:** Ved første behandling af forslaget til lov om offentlige veje drøftede man meget indholdet af § 15 og delvis af § 17, der beskæftiger sig med amternes bistand ved projektering, anlæg, drift og vedligeholdelse af hovedvejene. Som allerede nævnt har vi også drøftet dette spørgsmål meget i udvalget, bl. a. på grund af de mange henvendelser, udvalget har fået; henvendelserne har, som allerede nævnt, overvejende været negative over for lovforslaget.

Jeg vil gerne henvise til betænkningen, hvor udvalget præciserer sin enighed med ministeren i, at vi ikke skal have et egentligt statsvejvæsen. Ministeren har over for udvalget oplyst, at vejdirektoratet ville søge at træffe aftale med amternes vejvæsener om, at disse bistår vejdirektoratet med vedligeholdelse og drift af statsvejene. Ministeren har, hvad angår projektering og anlæg, oplyst, at man vil tage stilling i hvert enkelt tilfælde til, om arbejdet skal udføres af amtsvejvæsenerne eller af vejdirektoratet. Det er mit indtryk, at der har været et godt

samarbejde mellem vejdirektoratet og amterne, hvad angår motorvejene, hvor amterne jo på ministerens vegne har forestået vedligeholdelsen. Jeg forventer, at praksis vil blive det samme for hovedvejsnettets vedkommende.

Ministeren kan efter § 17, stk. 2, bemyndige amterne og kommunerne til at give visse tilladelser og dispensationer for hovedvejene. Det er klart som allerede sagt, at vejdirektoratet må træffe afgørelsen, når det drejer sig om spørgsmål af væsentlig økonomisk betydning, men det må være lige så klart, at så mange spørgsmål som muligt må afgøres lokalt. Med i overvejelserne om, hvilke sager der skal afgøres i vejdirektoratet, må tages, at det af administrative årsager vil blive dyrt, hvis vejdirektoratet skal tage stilling til for mange detailspørgsmål.

Amtsradene har kritiseret voldsomt, at vejdirektoratet skal være vejbestyrelse for hovedvejene. Det radikale venstre mener, at det er afgørende, at man fastholder lovforslagets grundtanke, at den, der betaler, skal bestemme. Jeg håber dog, at ingen kan være i tvivl om, at det ikke er meningen, at der skal oprettes et egentligt statsvejvæsen.

Vi har i udvalget drøftet, hvorledes den administrative opbygning skal være. Det er afgørende, at opbygningen sker i nøje samarbejde med administratoinnsdepartementet. Det havde måske nok været naturligt, at drøftelsen med administrationsdepartementet havde fundet sted inden lovforslagets fremsættelse; på den anden side kan den endelige opbygning jo ikke fastsættes, før forhandlingerne med amterne om fordeling af opgaverne har fundet sted. Under de givne forhold, hvor forhandlingerne først skal finde sted, når loven er vedtaget, må vi acceptere, at administrationsdepartementets medvirken først sker efter lovens vedtagelse, men det er afgørende, at det sker i forbindelse med administrationsdepartementet. Vi har bl. a. ved kommunalreformen set, at der efter omlægnin- gen sidder ansatte tilbage, hvis arbejdsopgaver er stærkt reduceret eller måske helt forsvundet, men som det måske er vanskeligt at overflytte til andet arbejde. Sådanne forhold bør undgås i størst muligt omfang.

Lovforslaget forudsætter et bestemt hovedvejsnet på ca. 4.500 km. Det er klart, at