

[Amtoff.]

det, som nu principielt overgår til staten, de 4.500 km hovedlandeveje. Der er alligevel efterladt en tvivl såvel hos amterne som hos organisationerne, men jeg tror faktisk, at denne tvivl og denne frygt er overdreven. Jeg tror meget på ministeren, og jeg tror, hans ord står til troende, at han ikke agter at opbygge et egentligt statsvejvæsen, selv om det måske nok på visse områder kunne være tiltrængt, at vi fik noget mere rationalisering.

Der er foreslået nogle ændringer, bl. a. at vejnævnet bliver udvidet efter krav og ønske fra motororganisationerne, altså brugerne af vore veje, som får én repræsentant mere, men for at overvægten kan bevares, får ministeren også mulighed for at udpege en repræsentant mere til vejnævnet, således at antallet altså forøges med 2.

Til § 6 er der foreslået en tilføjelse, og den interesserer mig levende, for det var noget af det, som jeg var inde på, da vi behandlede lovforslaget om visse hovedlandevejsstrækninger. Der står i lovforslagets § 6 angående normer m. m., at ministeren for offentlige arbejder kan fastsætte almindelige regler og normer for anlæg, vedligeholdelse og drift af de offentlige veje, for entreprisbetingelser og for sådanne forhold, som i øvrigt er af betydning for vejnettets ensartethed og trafikikkerhed. Hertil foreslås en tilføjelse, som lyder:

„herunder for vejenes forhold til omgivelserne“.

Jeg kan forstå, at det er på forslag af indenrigsministeriet efter indstilling fra foreningsrådet, at man tager denne tilføjelse til § 6 med, og jeg finder, at det er ret og rimeligt, at man gør det, og det er ønskeligt, at man gør det, men jeg ville egentlig gerne, om ministeren ville uddybe, hvad man tænker på i den forbindelse, om det kan tydeliggøres, hvilke krav der eventuelt vil blive stillet i denne forbindelse. Kan man føle sig beroliget, sådan at når vi har det i denne generelle vejlov, så behøver vi ikke at besæftige os med det, når vi kommer til de

egentlige anlægslove, så vil der til hver en tid blive taget højde for de problemer, som vi har skabt i forbindelse med vejes anlæg og gennemførelse, uanset om det så er i bebyggede eller ikke bebyggede områder?

Der har været en henvendelse fra Bornholm, og jeg synes, det er ganske rimeligt, at problemet rejses om statsvejvæsenets og statsvejenes udstrækning på Bornholm. Jeg har forstået, at ministeren er særdeles positiv og vil optage forhandling med bl. a. Bornholms amt om løsning af dette spørgsmål, og det stiller jeg mig tilfreds med.

Med disse få bemærkninger skal jeg tilsige mit partis velvillige fortsatte behandling af lovforslaget. Vi kan støtte de stillede ændringsforslag og vil stemme for lovforslaget ved tredje behandling.

Hauch: Det er jo en fantastisk enstemmighed, den højttærede trafikminister fra ordførerne har kunnet få i denne sag. Det er et stort og indgribende lovforslag, som flere af ordførerne har sagt, og det er for så vidt helt forbløffende, at det forslag har kunnet udarbejdes, behandles her i folketinget og gennemføres på så kort tid, når man tager dets indgribende karakter i betragtning, og at det kan klare sig med en rekordagtig kort betænkning. Nu kan det godt være, at de bilag, som endnu ikke er tilgængelige for folketinget, kan give noget af forklaringen på, at de ordførere, der hidtil har talt, og hvoraf flere har sagt, at de startede med at have en anden opfattelse, nu kan gå ind for et vejforslag, som alle de, der har mest erfaring i vejforvaltning, har talt imod og skrevet imod.

Der skulle adskillige ord til fra flere af ordførerne for at overbevise dem selv om, at det var rigtigt, hvad de gjorde, bl. a. med hensyn til vejnævnet. Der var flere, der var inde på, at de havde været i tvivl med hensyn til vejnævnet, men de var blevet overbevist under forhandlingerne. Jeg er ikke blevet overbevist af den argumentation. Jeg har intet imod, at man udvider vejnævnet med yderligere en for-