

[Hauch.]

brugerrepræsentant, men det er ganske klart, at når man samtidig forøger det med yderligere en statsrepræsentant, så er det for at cementere statens dominans. Det ærede medlem hr. Horn kom med en klar tilkendegivelse af, at begrundelsen derfor var at sikre statens dominans, idet den, der betaler, også skal bestemme. Jeg synes ikke, den argumentation er overbevisende. Det er jo ikke det, vejnævnet skal; for vejnævnet kan indbringes uoverensstemmelser mellem kommuner og uoverensstemmelser mellem kommunerne og staten. Det vil altså sige, at hr. Horn her går ind for, at det organ, som skal lægge op til trafikministeren, når disse spørgsmål bliver indbragt derfor, skal have ren statsdominans. Det synspunkt, som hr. Horn her anlægger med betalingen, tror jeg ikke kan holde, når de virkelige vanskeligheder med denne bestemmelse viser sig, nemlig når regeringen i øvrigt gennemfører en decentralisering af den fysiske planlægning, men jeg går ud fra, at det er et tilsagn fra hr. Horns side om, at hvis man giver en minister mulighed for at køre sit eget planlægningsløb, så vil denne minister også gennem sit budget komme til at betale den forøgede udgift, som det kommer til at lægge på den decentraliserede kommunale planlægning, som vi får på et senere tidspunkt. Jeg finder det i og for sig beklageligt, at vor fornemste folkevalgte forsamling, folketinget, svigter sin opgave at være folkestyrets vogter og værner ved ikke, som man var inde på ved første behandling, at fastholde, at der skal være folkevalgt flertal i vejnævnet.

Under førstebehandlingen argumenterede jeg stærkt for, at trafikudvalget skulle sørge for at få overblik over, hvorledes denne vejlov skulle administreres i fremtiden. Jeg henviste til treårsbudgettets tal for ansatte i statens vejforvaltning. Jeg kan yderligere sige, at hvis man vil gøre sig den ulejlighed at sammenligne 1969-treårsbudgettets tal med 1970-treårsbudgettets tal, vil man se, at der er sket en kraftig stigning, og jeg tror, at denne stigning, uanset hvad man nu her fra folketingets side siger, vil komme til at fortsætte.

Trafikudvalget deler den opfattelse, at der ikke skal være noget egentligt statsvejvæsen, men overlader det i øvrigt til mini-

steren at forhandle med kommunerne. Hr. Amtoft var inde på, at denne forhandling burde være sket på et tidligere tidspunkt, og det synes jeg også. Hr. Holmberg var inde på det samme, men trøstede sig med, at der jo var repræsentanter for disse organisationer, som så tidligt som den 30. november 1970 blev gjort bekendt med de tanker, der ligger til grund for dette forslag. Ja, det er også rigtigt, men som jeg fremhævede ved førstebehandlingen, lød svaret til kommunerne — og det ved det ærede medlem hr. Holmberg, som har læst referatet — da man spurgte, hvorledes det kunne administreres, at det kunne ikke udtale sig om, det var man ikke bemyndiget til. Jeg gjorde opmærksom på, at da jeg bad om at måtte gøre amtsborgmestrene bekendt med forslaget den 4. december 1970, blev svaret et klart nej. Der har fra den 30. november til den 8. marts været rigelig tid for trafikministeren til at forhandle dette spørgsmål med kommunerne; så kunne både hr. Amtoft og hr. Holmberg have haft den viden yderligere, hvorledes denne forhandling var forløbet.

Hr. Arne Larsen sagde i sit indlæg, at der var kommet adskillige indvendinger, men disse indvendinger havde ikke gjort noget indtryk; trafikministeren havde i hvert fald ikke ændret stilling, og derfor ville hr. Arne Larsen heller ikke ændre stilling. Det er vel netop det, man må have lov til at spørge om: hvorfor har trafikudvalget ikke fået undersøgt, om der var tid? Hvorfor har trafikudvalget ikke fastholdt trafikministeren ved, at dette skulle klares, inden lovforslaget bliver gennemført?

Trafikministeren har givet udtryk for, at han ikke vil have noget statsvejvæsen, og nu siger man altså, det skal cementeres fast her ved forhandlingen; jeg håber og tror på, at det må blive sådan, men jeg har mine tvivl, jeg har mine begrundede tvivl. Trafikministeren kunne udmærket have klaret dette inden lovforslagets forelæggelse, om han så havde villet, men det ville han ikke. Når jeg ikke tror, at det kommer til at gå, som de herrer mener, så er det, fordi de erfaringer, jeg hidtil har haft med trafikministeren i disse spørgsmål, er af en sådan art, at jeg har grund til at tvivle. Nu skal jeg ikke opholde mig ved den sprængning af statens ingeniøroverenskomst, som trafik-