

[Ministeren for offentlige arbejder]

Det behov, der er for en opstramning, og som i øvrigt også fremgår af det af udvalget frembragte materiale, bør imidlertid tilgodeses. Der bør ske en styrkelse af statens indseende med de kommunale vejbestyrelses virksomhed, således at vi kan opnå en koordinering og en styring af en afbalanceret vejpolitik de tre vejbestyrelsesgrupper imellem.

Jeg kan således tilslutte mig forslaget fra de statslige repræsentanter i udvalget om, at der gennemføres et samlet sektorplansystem på vejområdet med en udbygning af informationssystemet mellem de tre vejbestyrelsesgrupper, ligesom man har det på en række andre områder.

Det er min tanke nu, efter at høringsrunden vedrørende den omtalte betænkning er afsluttet, at optage forhandlinger med de kommunale organisationer om dette spørgsmål. Forhandlingerne vil også omfatte den allerede omtalte justering af vejene i byområderne samt spørgsmålet om en ændring af organisationen af vejarbejdet.

Med baggrund i disse bemærkninger skal jeg, som jeg allerede har tilkendegivet, afvise det foreliggende forslag til folketingsbeslutning.

Niels V. Andersen (S):

Det foreliggende forslag til folketingsbeslutning er jo identisk med det af partiet venstre fremsatte beslutningsforslag fra den 15. februar 1978. Baggrunden for, at forslaget nu fremsættes, er, at det dengang nedsatte udvalg har afgivet betænkning her i juni 1980.

Beslutningsforslagets idé er at overføre en stor del af det statslige vejnet til det amtskommunale vejnet, således at det amtskommunale vejnet efter forslaget skulle udgøre ca. 10.500 km, mens det statslige vejnet kun skulle udgøre ca. 1.000 km.

Som begrundelse for denne drastiske ændring i vejstyrelsesforholdene anfører forslagsstillerne bl.a. det synspunkt, at en sådan ændring ville være i overensstemmelse med kommunalreformens decentraliseringsbestræbelser. Men netop den nuværende tredeling af vejstyrelsen er jo et udtryk for en fornuftig opgavefordeling mellem stat, amt og kommuner.

Af hensyn til folketingets afgørende styring af midlerne til vejsektoren er det nødvendigt, at der fra folketingets side er mulig-

hed for en samlet overordnet styring af ressourceforbruget til de vigtigste færdselsveje mellem landsdelene, nemlig motorvejsnettet og hovedlandevejsnettet.

I bemærkningerne fremhæver forslagsstillerne, at forslaget vil sikre en bedre ressourceudnyttelse, men af betænkningen, side 66, fremgår det klart, at der kan konstateres en forskel i udgiftsniveauets størrelse. Når det drejer sig om asfaltudgifterne, er de gennemsnitlige asfaltudgifter pr. kørt kilometer 46 pct. højere for landeveje end for hovedlandeveje, når hele landet betragtes under ét. Ligeledes kan der konstateres en væsentlig større variation i udgifternes størrelse for landeveje end for hovedlandeveje, når udgifterne sammenlignes fra amtskommune til amtskommune.

Det er derfor en sandhed med modifikationer, når forslagsstillerne fremhæver, at en amtlig overtagelse af en stor del af vejnettet vil være ressourcebesparende, når det samtidig af betænkningen fremgår, at de i bemærkningerne påståede merinvesteringer, der har skullet til for amterne, når en statslig vej lader vente på sig, ikke har kunnet dokumenteres.

Der kunne naturligvis nævnes flere eksempler på, at beslutningsforslagets bemærkninger og konklusioner ikke er i overensstemmelse med betænkningens konklusioner. Jeg skal blot nævne et par enkelte eksempler fra betænkningen.

Vedrørende driften og vedligeholdelsen er det jo således, at når man følger de specifikationer, der er opstillet, har det kunnet konstateres, at man har et forsvarligt niveau på hovedlandevejsnettet.

Med hensyn til trafikikkerheden kan vi ligeledes konstatere, at sikkerhedsniveauet på hovedlandevejsnettet i den periode, hvor vejstyrelsesordningen har fungeret, har man ikke kunnet rette kritik imod.

Endelig konkluderer udvalget, at det finder, at ordningen under de givne forudsætninger fungerer tilfredsstillende, såvel organisatorisk som administrativt.

Ud fra en helhedsvurdering – og det er jo det, vi skal foretage – kan det derfor konstateres, at den nugældende vejstyrelsesordning fungerer tilfredsstillende, både hvad angår fordelingen af vejnettet mellem de tre vejbestyrelser, og hvad angår ressourceudnyttelsen. Jeg skal derfor kun gentage, at det er