

[Otto Mørch]

Men det er forslagsstillernes ansvar at indtage denne holdning.

I øvrigt vil jeg gerne benytte lejligheden til at rose en perspektivplan, vejdirektoratet netop har fremlagt. Det er en plan, der klart baserer sig på den trafikpolitiske linje, som folketinget har fastlagt, og det er en plan, som fremkommer med en række nye ideer og forslag til, hvordan vi kan forbedre miljø og sikkerhed inden for vejområdet. Jeg må sige, at en sådan plan kan kun udarbejdes, fordi vejdirektoratet nu gennem de seneste 10 år med vejloven har opbygget en stor ekspertise og en betydelig viden om det overordnede vejnet. Denne plan og de øvrige initiativer, der er kommet fra vejdirektoratet i den seneste tid, bestyrker mig, ligesom også ministeren udtrykte det, i troen på, at det vil være til skade for effektiviteten og kvaliteten, hvis man reducerer det statslige vejvæsens indflydelse.

Derimod vil jeg da gerne støtte hr. Svend Erik Hovmands ønske om et øget nærdemokrati. Det står vi gerne for i socialdemokratiet, det bakker vi gerne op, og det kunne vi jo gøre ved seriøst at overveje at henlægge en del af landevejsnettet under primærkommunerne.

Og så i øvrigt til hr. Svend Erik Hovmand: prøv lige at læse vejdirektoratets perspektivplan. Heraf fremgår det klart, at de nye hovedlandevejsanlæg, der skal opføres de næste 20 år, er fastlagt gennem lovgivning og andre politiske beslutninger. Der bliver altså ikke tale om nogen koordineringsmæssige problemer med regionalplanerne. De øvrige udbygninger af vejnettet, der kan blive tale om, og som ikke er endeligt afklaret, er omfartsveje om byerne eller ombygning af strækningerne gennem byerne. Jeg så altså hellere, at primærkommunerne fik større indflydelse på disse projekter end amterne.

Og så må jeg lige gøre hr. Svend Erik Hovmand opmærksom på, at når han skriver i Danmarks Amtsråd nr. 7, 1982, at socialdemokratiet har mistillid til amtsområderne, så er jeg overrasket over, at den tidligere pressesekretær for statsminister Poul Hartling kan bruge den form for journalistik. Der skal ikke herske nogen tvivl om socialdemokratiets stilling til amternes og amtskommunernes virksomhed. Amtsrådene gør et godt arbejde på mange områder, også på vejområdet. Derfor synes jeg faktisk, at hr. Svend Erik Hov-

mand skulle være lidt forsigtig med at udtale sig så kategorisk.

Lad mig konkludere ligesom ministeren, at kun ved at bevare det statslige vejnet vil det være muligt for dette høje ting at føre en sammenhængende trafikpolitik, og derfor afviser vi naturligvis dette lovforslag for tredje gang.

Finn Jørgensen (KF):

Vejloven fra juni 1971 genoplivede jo statsvejvæsenet, der ellers var nedlagt i 1867, og det gjorde den, selv om både den daværende trafikminister, det daværende trafikudvalg og i øvrigt en lang række folketingsmedlemmer sagde, at det ikke var tanken, at man skulle have genoprettet et statsvejvæsen. Men årene har vist, at det er gået anderledes, end det var intentionen dengang.

Det er også oplagt, at der er kræfter, der har arbejdet bevidst for at udbygge og etablere dette statsvejvæsen. Der er både politikere og andre, der stærkt har arbejdet for – vi har hørt en af fortalerner på talerstolen her – en stærk og en øget centralisering på dette område.

Vi har i dag en treleddet vejforvaltning og en treleddet vejadministration, som forekommer mange, heriblandt mig, uhensigtsmæssig, dyr og dobbeltadministrationsfremmende. Den lægger på en række områder op til uenighed mellem statens vejmyndigheder og de mere lokale myndigheder, fordi de føler, at de beslutninger, de kunne forvente at skulle træffe, har de ikke mulighed for at træffe. Og alt dette blev sat i værk, samtidig med at man gennemførte kommunalreformen i 1970, der skulle føre frem til en øget decentralisering, og som på en lang række andre områder har lagt opgaver ud til amter og kommuner. Derfor er dette dobbelt uforståeligt.

Man har et vejsystem med lokale og kommunale veje, med regionale veje og så med landsdels- og landsforbindelserne, landsvejene. Der er noget, der umiddelbart taler for at have denne tredeling, i hvert fald hvis man skal se på, hvem der skal træffe beslutningerne, og hvem der bør betale. Men den eksisterende opdeling, hvor man har fordelt bestemte vejstrækninger mellem stat og i første række amtskommunerne, er ikke hensigtsmæssig, og den svarer ikke til det formål, at