

[Thisted Knudsen.]

skam, for hvordan er forholdet med hensyn til trafikulykker her i landet? Det er, at vi på hvert eneste hospital uden for København om sommeren har en københavnsk afdeling, hvor elendige eller mindre dygtige trafikfarere fra det storkøbenhavnske område ligger. Det er det faktiske forhold, ærede medlem.

Må jeg lige sige til den højtærede undervisningsminister — jeg ved ikke, om ministeren afviste min tanke — at jeg er ikke misundelig, men der bliver jo andre undervisningshospitalet i Danmark end rigshospitalet. Odense kommer vel med engang, og Århus er der i dag, og da er det spørgsmålet, om disse kommuner fremtidig skal have en stor økonomisk fordel ved at kunne benytte sengepladser på rigshospitalet, som de ellers selv skulle præstere. For det storkøbenhavnske område drejer det sig om, at hvis man gav området det antal pladser på rigshospitalet, som det egentlig skulle have, var det måske 5.000; det har imidlertid 9.000, d. v. s. 4.000 indlæggelser mere, og det er vel ca. 60.000 sygedage. Det er et helt hospital, højtærede minister.

Jeg har blot villet rejse spørgsmålet, og mit parti må forbeholde sig at se nærmere på det, fordi vi mener, der er en saglig baggrund herfor.

Undervisningsministeren (Helveg Petersen): Jeg vil gerne sige til det ærede medlem hr. Thisted Knudsen, at der ligger ikke i det, jeg sagde, nogen afvisning af, at man kan undersøge forholdet. Det er givet, at det er relevant at se på byrdefordelingen. Jeg har ikke her kendsgerninger ved hånden, der kan belyse forholdet mellem København og staten på det økonomiske område, men det kunne godt tænkes, at der var områder, hvor staten havde fordel af den ordning, der er den gældende. Men jeg synes, det er helt rigtigt at se på disse problemer i forbindelse med det spørgsmål, der her er rejst.

Hermed sluttede forhandlingen.

Lovforslagets §§ 1 og 2 og dets overgang til tredje behandling
vedtoges uden afstemning.

Formanden: Jeg foreslår, at lovforslaget går direkte til tredje behandling uden fornyet udvalgsbehandling. Hvis ingen gør indsigelse imod dette forslag, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Den næste sag på dagsordenen var:

Anden behandling af forslag til lov om hovedlandeveje.

(Første behandling af lovforslaget (nr. 52) findes i tidenden sp. 1482, udvalgets betænkning i tillæg B. sp. 841).

Der var stillet 11 ændringsforslag i betænkningen.

Uden for betænkningen var der ikke stillet ændringsforslag.

Formanden: Sammen med denne sag foretages den følgende sag på dagsordenen, nemlig:

Anden behandling af forslag til lov om ændring i lov om bestyrelsen af de offentlige veje.

(Første behandling af lovforslaget (nr. 53) findes i tidenden sp. 1482, udvalgets betænkning i tillæg B. sp. 841).

Der var stillet 1 ændringsforslag i betænkningen.

Uden for betænkningen var der ikke stillet ændringsforslag.

Lovforslagenes paragraffer, ændringsforslagene og spørgsmålet om lovforslagenes overgang til tredje behandling sattes til forhandling under ét.

Horn: Jeg kan meget kort anbefale at vedtage de to lovforslag med de enkelte ændringer, som er tiltrådt af udvalget.

Betænkningen er ret omfattende, og den del af pressen, som er ved at få for vane at udtrykke surhed over, at betænkningerne ikke er fyldestgørende nok, kunne måske kigge lidt på, at her er der i alt fald givet meget fyldige oplysninger om, hvad der er foregået i udvalget.

[Horn.]

Når det har været 5 måneder at komme igennem arbejdet med disse lovforslag, skyldes det, at der i udvalget har været enighed om, at ændringer i vore vejlove, som i sin tid er vedtaget med fuld tilslutning fra de kommunale organisationer, så vidt muligt måtte ske med kommunernes tilslutning. Vi ved fra den højtærede ministers oplysninger i fremsættelsen og under debatten ved første behandling, at denne tilslutning ikke forelå. Det har været min opgave som udvalgets formand at søge at opnå tilslutning fra kommunernes side. Der har været et omfattende samarbejde mellem udvalget og kommunerne, og jeg vil gerne på udvalgets vegne sige tak for den kommunale medvirken til forsøget på at nå frem til enighed. Det er ikke lykkedes trods denne lange vandring. Dette er ikke den eneste årsag til, at det har taget så lang tid, også hensynet til arbejdet i tinget i øvrigt og meget andet har spillet ind. Jeg kan kun beklage, at vi ikke nåede til det resultat, at kommunerne kunne gå ind for lovforslagene, sådan som tilfældet var, da vi udformede lovgivningen i 1958-59.

Af de af ministeren stillede ændringsforslag, som er tiltrådt af udvalget, er nr. 5 og 6 til forslag til lov om hovedlandeveje af født af den nævnte forhandling med kommunerne, som har ment, at det i enkelte tilfælde kunne være praktisk at anvende ekspropriations- og taksationsbestemmelser efter andre regler. Dette har ministeren ment at kunne tiltræde, og udvalget har givet sin tilslutning til, at i enkelte tilfælde, hvor forholdene måtte tale derfor, kan ministeren indvillige i, at man anvender dels vejbestyrelseslovens særlige regler, dels Københavns byggelev. Ændringsforslagene er ikke udtryk for nogen realitetsændring; der er tale om rent praktiske foranstaltninger.

Ændringsforslagene under nr. 7, 10 og 11 til forslag til lov om hovedlandeveje og ændringsforslaget til forslag til lov om ændring i lov om bestyrelsen af de offentlige veje er af redaktionel karakter. De er forårsaget af, at arbejdet har taget så lang tid, at det har været nødvendigt at udskyde ikrafttrædelsen til 1. april 1964. Det betyder ikke — det vil jeg gerne understrege — at motorvejsanlæg, hvor man er temmelig

langt fremme med forberedelserne, falder ind under den gamle lov. Det står udtrykkeligt i § 15, stk. 6, i forslaget til lov om hovedlandeveje, at disse tilfælde — det gælder bl. a. den fynske motorvej — vil være dækket af de nye regler.

Vi indstiller fra flertallets side lovforslagene til vedtagelse i den affattelse, hvori de blev fremsat, bortset fra disse få ændringer. Jeg skal ikke komme ind på lovforslagene i øvrigt, men angående deres realitet blot henviser til mine tidligere udtalelser.

Vi mener — det vil jeg dog gerne have lov til at sige — at med denne lovgivning tilpasser vi vore vejlove det, der faktisk har været skik og brug. I realiteten ændrer man kun kommandovejen. Jeg vil gerne udtrykke ønsket om, at man i købstadkommuner og amtsråd, som jo bliver berørt af denne lovgivning, vil omend ikke være glad for den så dog loyalt medvirke til, at vi får vor fortsatte vejudbygning fremmet, hvilket vil komme alle til gode.

Jeg sagde ved første behandling, at jeg udmærket godt kunne se, at de øverste vejteknikere rundt omkring i amterne måske kunne føle, at nogle af deres magtbeføjelser blev begrænset. Det må dog vel være sådan og kan ikke være anderledes, end at det må være en almindelig regel her i vort folk, at de, der betaler, også har en betydelig indflydelse på, hvad pengene skal anvendes til, og det er i virkeligheden det, der her sker.

Om mindretallets ændringsforslag skal jeg ikke udtale mig, Vi vil om lidt høre, hvad de går ud på. Jeg synes, de er lidt krampagtigt formuleret, og jeg vil i og for sig tro, at det er ligesom lidt sukkergodt til dem, som ikke er tilfredse.

Jeg skal anbefale, at de to lovforslag vedtages med de foreslåede ændringer.

Holmberg: Ved første behandling af disse lovforslag gav jeg på venstres vegne udtryk for, at vi ikke kunne tiltræde dem i den form, hvori de var fremsat. Vi var imidlertid villige til at drøfte ændrede regler for anlæg og vedligeholdelse af motorvejene, men vi fandt ikke, at der var tilstrækkelig grund til at ændre reglerne for arbejdet på hovedlandevejene. Efter vor opfattelse har kommunerne netop på udmærket måde varetaget opgaverne med

[Holmberg.]

hensyn til hovedlandevejene, som de har haft ansvaret for både under den gamle vejlov og under vejbestyrelsesloven af 1957, som vi gennemførte i fuld enighed. Vi synes derfor ikke, at det er rimeligt at indføre nye regler, når de, vi har, efter vor mening fungerer godt.

Jeg gjorde dengang opmærksom på, at vi ikke vidste noget om, at man fra kommunal side havde rejst krav om, at staten skulle overtage en større andel af udgifterne til hovedlandevejsarbejdet. Vi har haft en grundig drøftelse i det udvalg, der har været nedsat, vi har haft mange forhandlinger med den højtærede trafikminister, vi har fået skriftlige og mundtlige oplysninger, og vi har haft en ret lang udvalgsbehandling. De kommunale repræsentanter har over for udvalget fastholdt deres principielle stilling, som de over for ministeriet gav udtryk for inden fremsættelsen af lovforslagene. Kommunerne har i alt væsentligt givet tilslutning til den målsætning, som er anført i bemærkningerne til lovforslaget, men har ment, at de således opstillede mål meget vel kunne nås uden principiel ændring af vejlovene. Da det blev klart, at kommunerne ikke kunne få tilslutning til dette synspunkt, afleverede de det i betænkningen nærmere omtalte forslag til lov om motorveje.

Kommunerne har særlig fremhævet, at hensynet til den kommunale egns- og byplanlægning gjorde det meget ønskeligt, at kommunernes mulighed for at øve indflydelse på hovedlandevejenes udbygning ikke blev formindsket, og at der stadig burde være adgang for kommunerne til at udføre arbejdet på hovedlandevejene med vejfondstilskud eller med almindelig refusion. Endvidere har kommunerne udtalt frygt for, at den foreslåede omlægning af administrationen af hovedlandevejsarbejdet vil føre til et stærkt forøget administrationsarbejde, som vil besværliggøre en hurtig og effektiv udbygning af hovedlandevejsnettet.

Den højtærede trafikminister har afvist kommunernes argumenter og har anført, at lovgivningsmagten efter de gældende regler ikke kan bestemme omfanget af og tempoet for de store investeringer på hovedlandevejene. Det er efter vor opfattelse

knap nok rigtigt, for det er dog folketinget, der bestemmer, hvor meget der hvert år skal bruges til vejfundsarbejder, og det er ministeren, der med vejnævnets tilslutning bestemmer, hvad disse penge skal bruges til. Endvidere skal ministeriet i alle detaljer godkende ethvert anlægsarbejde, der foretages på en hovedlandevej.

Den højtærede trafikminister har i udvalget erklæret, at det ikke er hensigten at oprette noget statsligt projekteringskontor, men at man vil bruge de kommunale vejforvaltninger og rådgivende ingeniører til at forestå projektering og udførelse. Derimod mener den højtærede trafikminister, at fremsættelsen for folketinget af lovforslag og gennemgang af budgetterne m. m. vil give noget ekstra administrationsarbejde, og at der formentlig også vil blive mere arbejde med den økonomisk-tekniske kontrol.

Dette kunne nok tyde på, at kommunernes bekymringer med hensyn til det forøgede administrationsarbejde ikke er helt ubegrundede, og vi deler i nogen grad kommunernes betænkeligheder på dette punkt. Man må huske på, at der hvert år udføres et stort antal anlægsarbejder på vore hovedlandeveje både med og uden vejfondstilskud, og skal man undgå forsinkelser på grund af administrative vanskeligheder, tror jeg, det bliver nødvendigt, at vi giver byrådene og amtsrådene omtrent samme kompetence ved gennemførelsen af disse arbejder, som de i øjeblikket har. Og så kan man nok spørge, hvorfor det i det hele taget skulle være nødvendigt at ændre reglerne.

Venstre finder det rimeligt, at staten overtager det fulde ansvar for motorvejene og for anlæg af nye hovedlandeveje, og vi synes også, at folketinget bør tage stilling til, hvilke veje der skal være hovedlandeveje, men af de grunde, som er omtalt, vil jeg altså advare imod, at man laver om på reglerne for de øvrige anlægsarbejder på hovedlandevejene. Man bryder nemlig her med et princip, der hidtil har været gældende i dansk vejlovgivning, som vi indtil 1957 var enige om, og som har givet gode resultater hidtil, nemlig det decentraliserede kommunale vejstyre.

Ud fra disse synspunkter har vi i udvalget, som det fremgår af betænkningen, stillet

[Holmberg.]

visse ændringsforslag, der alene tilsigter at bevare de gældende regler for anlægsarbejder på hovedlandeveje for at spare staten for unødvendige merudgifter og for på dette område at imødekomme kommunernes efter vor opfattelse berettigede ønsker. Jeg beklager, at den højtærede trafikminister og udvalgets flertal ikke har kunnet tiltræde vore ændringsforslag, men vi har altså fastholdt dem.

Jeg kan således på min gruppes vegne anbefale såvel de af ministeren som de af os stillede ændringsforslag. Det drejer sig om ændringsforslag nr. 1 til § 1, ændringsforslagene nr. 2 og 3 til § 2, ændringsforslag nr. 4 til § 7, ændringsforslagene nr. 5 og 6 til § 9 og ændringsforslagene nr. 7-11 til § 15 i forslag til lov om hovedlandeveje og endvidere om ændringsforslaget til § 2 i forslag til lov om ændring i lov om bestyrelsen af de offentlige veje.

Asgar Jensen: Hovedformålet med de to lovforslag: at give folketinget større indflydelse, større bestemmelsesret, kan vi fra konservativ side tiltræde. Det er ikke en ny opfattelse, vi har fået; det står at læse i betænkningen over lovforslaget om tilskud til de offentlige veje, der blev behandlet i 1958, at det var det konservative folkepartis synspunkt, at folketinget skulle have større indflydelse på anvendelsen af disse mange penge, og det er jo det, de to foreliggende lovforslag går ud på. Derfor kan vi selv sagt ikke være imod, at vi nu får denne sag klar.

Der har gennem mange år været diskussion herom her i tinget. For længere tid tilbage, da vi havde en konservativ trafikminister, var det de radikale, der talte højest om, at dette problem skulle løses på en sådan måde, at det ikke alene lå i ministerens, men også i folketingets hånd at bevilge disse penge. Det har vi ikke hørt så meget til fra radikal side i en årrække, men det er jo muligt, at man har mere tillid, når det er en socialdemokratisk trafikminister, der skal administrere pengene. Nu er det imidlertid endt med, at vi løser opgaven, og det kan vi kun være tilfreds med.

Også ved første behandling gav jeg udtryk for, at vi kun havde den bekymring, at det måske ville give en betydelig større

administration i vejdirektoratet. Dette problem har vi arbejdet meget med i udvalget, og vi er klar over, at der bliver en større administration, når de enkelte sager skal forelægges folketinget, for at det kan få at vide, hvad det er, det drejer sig om — men det er jo dette sidste, vi ønsker. Derimod kan jeg være godt tilfreds med, at ministeren har udtalt, at det ikke er tanken at oprette et særligt projekteringskontor i vejdirektoratet; denne side af sagen mener vi stadig væk skal ligge ude hos de lokale vejmyndigheder, og vi forstår, at den højtærede minister er helt enig heri.

Ifølge § 2, stk. 3, i forslag til lov om hovedlandeveje skal projektering stadig væk på ministerens vegne foretages af amts- og bykommunale myndigheder. Jeg vil gerne spørge den højtærede minister, om det skal forstås sådan, at administrationen skal ske på ganske samme måde som den, hvorpå de lokale myndigheder administrerer de vejfondstilkud, de får tilsgavn om fra vejdirektoratet. Efter de drøftelser, vi har haft, synes jeg, det vil være naturligt, at de lokale vejmyndigheder fortsat får den samme beføjelse til at administrere midlerne, selv om der er tale om 100 pct. tilskud. Det fremgår ikke helt klart af de besvarelser, vi har fået, og derfor vil jeg gerne bede den højtærede minister sige et par ord om det her.

Det konservative folkeparti vil undlade at stemme ved afstemningen om de ændringsforslag, som venstre har stillet. Vi kan ikke se, at de bakker vort synspunkt op: i højere grad at gøre det muligt for folketinget at følge anvendelsen af disse penge. Derfor vil vi ikke stemme for dem, men som sagt undlade at stemme. Derimod kan vi stemme for de af ministeren stillede ændringsforslag.

Der er jo til vejbestyrelseslovforslaget kun stillet et ændringsforslag om ikrafttrædelsesdatoen. Lovforslaget er i det hele alene en konsekvens af hovedlandevejslovforslaget. Også lovforslaget om bestyrelsen af de offentlige veje vil vi til sin tid kunne stemme for.

Jens P. Jensen: Mit partis ordfører vedrørende disse to lovforslag, det ærede medlem hr. Kirkegaard, kan ikke være til stede

[Jens P. Jensen.]

på grund af sygdom, og da jeg ikke har deltaget i de afholdte udvalgs møder, ønsker jeg ikke at tage del i den forhandling, der nu finder sted. Jeg kan imidlertid på mit partis, det radikale venstres, vegne give tilslutning til gennemførelse af de to foreliggende lovforslag i den skikkelse, hvori de foreslås vedtaget af udvalgets flertal. De af mindretallet stillede ændringsforslag må vi stemme imod.

Arne Larsen: Under det grundige udvalgsarbejde, der er gået forud for denne anden behandling, er der især et par problemer, som har været i forgrunden, og som jeg vil beskæftige mig en lille smule med, herunder særlig det spørgsmål, som står i forbindelse med den tekniske udvikling og det kommunale selvstyre.

Ingen vil vel bestride, at skal vi udnytte den tekniske udvikling inden for vejbyggeriet, de store vejbygningsmaskiner, fuldt ud, er det nødvendigt at bygge store enheder ad gangen. Også med hensyn til vejenes vedligeholdelse gælder det mere og mere, at specialmaskinerne erstatter manden med skovlen.

På længere sigt vil denne tekniske udvikling vel medføre, at de amts- og bykommunale vejvæsener — for den sags skyld også de sognekommunale — må smeltes sammen i større enheder, for at vi kan få det rette udbytte af den nye teknik.

Ved første behandling af disse lovforslag var jeg inde på tanken om, at staten selv skulle skabe sig et sådant stort anlagt apparat til anlæg af nye motor- og hovedveje for netop at kunne bygge meget store enheder ad gangen under udnyttelse af den mest moderne teknik. En sådan tanke er der i dag ikke politisk dækning for i det høje ting, men før eller senere når vi nok alligevel frem dertil.

I Sverige har lignende overvejelser ført til forslag om, at statsvejvæsenets lokalforvaltninger skal omlægges. I stedet for de nuværende 24 lokalforvaltninger ønsker

man kun 12, der til gengæld i højere grad end hidtil foreslås bemandet med kvalificerede specialister i planlægning, projektering, anlæg og vedligeholdelse. Når man betænker, at Sverige i udstrækning er mange gange større end Danmark, er det klart, at hver af de 12 lokalforvaltninger får meget store områder at arbejde med.

Det havde utvivlsomt haft mange fordele, hvis vi nu i stedet for at udbygge den centrale vejadministration i højere grad kunne have bygget videre på byernes og amternes vejvæsener. Havde det været muligt at slå disse sammen til større enheder til forvaltning af hovedlandevejene — måske 7-8 hovedlandevejsbestyrelser for hele landet — kunne mange af de betæneligheder, kommunerne har fremført over for udvalget, have været sparet. Fordele ved centralplanlægning og anlæg i store parceller kunne have været forenet med lokal indsigt i problemerne, hvis vi havde haft mulighed for at gennemføre en radikal ændring i vort vejvæsens opbygning. Det må imidlertid erkendes, at disse tanker ikke vil kunne realiseres fra i dag til i morgen, og det er nødvendigt, at vi snarest kommer i gang med store motorvejsanlæg.

Næppe mange vil påstå, at de nuværende by- og amtsgrænser, som har ligget fast i adskillige hundrede år, giver en inddeling af landet, der svarer til tidens krav. Så længe der ikke er alvorlig udsigt til en gennemgribende omlægning af kommunestrukturen, ser jeg ikke rettere, end at det foreliggende lovforslag åbner mulighed for at afhjælpe i hvert fald nogle af de mangler, der findes. Skal det kommunale selvstyre bevares, hvad jeg absolut mener det bør, må det ikke ske på bekostning af effektiviteten. Vejen til at bevare og udbygge det kommunale selvstyre må derfor gå over en modernisering af den forældede kommunestruktur.

Lovforslaget giver ministeren mulighed for at lade projektering og udførelse fore-

[Arne Larsen.]

tage af flere kommunale vejvæsener i forening. Jeg tror, at denne udvej er et ganske lykkeligt kompromis mellem en for vidtgående centralisering og en for vidtgående decentralisering. De erfaringer, der indvindes i løbet af de kommende år, må så blive afgørende for, om der skal foretages en varig ændring i vort vejvæsens opbygning på det lokale plan.

Et andet spørgsmål, som har været fremme i diskussionen om dette lovforslag, er også de indvendinger, som kommunerne har fremført mod lovforslaget; den sagligt stærkeste er den, at kommunerne vil miste kontrollen over, hvornår et vejanlæg kan udføres, hvad der vil kunne virke generende og hæmmende for realisationen af den øvrige kommunale planlægning. Man kan vel ikke frakende dette argument en vis vægt, især ikke på baggrund af kommunernes hidtidige erfaringer med arbejdsgangen i centraladministrationen, men efter lovforslaget skal ministeren nu dele ansvaret for beslutningerne om anlæg af hovedlandeveje med folketinget. Dette giver jo visse muligheder for, at der kan komme mere fart i vejplanlægningen.

Jeg har været inde på spørgsmålet om planlægning mange gange tidligere, også ved første behandling af dette lovforslag, især på spørgsmålet om tilvejebringelsen af en vejplan for hele landet, som har stået på dagsordenen siden 1957. Det er helt givet, at vi alvorligt må tage spørgsmålet om landsplanlægning op til effektiv løsning, og her er vejplanlægningen ikke det mindst vigtige. Forhåbentlig får vi inden længe lovforslaget om regionplanlægning gennemført, så vi virkelig kan komme i gang med planlægningsarbejdet for større områder, og her må alle spørgsmål vedrørende samfundets videre udvikling koordineres. Men for at kunne virkeliggøre en regionplanlægning må man bygge på en landsplanlægning, hvorfor vi også snarest bør have en lov om dette vigtige spørgsmål; af en sådan landsplanlægning vil som sagt en vejplan for hele landet være en nødvendig bestanddel. Når blot dette planlægningsarbejde gennemføres, vil kommunerne få gode muligheder for at indrette deres anlægsprogrammer og deres øvrige planlægning herefter.

Et mindretal i udvalget, venstre, har

stillet nogle ændringsforslag, der imødekommer de kommunale organisationers kritik af lovforslaget.

Efter ændringsforslaget til § 1 skal udbygningen af de bestående hovedlandeveje kunne foretages af kommunerne med tilskud af vejfonden efter den hidtidige ordning, medens lovgivningsmagten skal træffe beslutning om anlæg af nye hovedlandeveje. Selv om tanken umiddelbart lyder besnærende, kan det dog ikke være rationelt, at en kommune f. eks. kan beslutte at udbygge en tosporet hovedlandevej til 3 eller 4 spor, hvis ministeren og folketinget mener, at man bør vente nogle få år og derefter anlægge en helt ny vej til aflastning af den gamle. Her som på andre områder må vi have en helt klar fordeling af ansvaret for i videst muligt omfang at undgå bekostelige fejlinvesteringer. Hvis lovgivningsmagten ikke fuldt og helt får ansvaret for udbygningen af hovedlandevejene, vil det også blive ulige vanskeligere for ministeren at udarbejde den vejplan, vi som sagt allerede så længe har ventet på.

I betragtning af, at venstre ved gentagne lejligheder er gået stærkt ind for besparelser på statsbudgettet, kan ændringsforslaget til § 7 måske virke forbavsende. Ministerens forslag til § 7, stk. 1, skulle dog give mulighed for at opnå visse besparelser ved en fornuftig tilrettelægning af vedligeholdelsesarbejdet, snerydning o. s. v. uden smålig skelen til kommunegrænserne.

De besparelser, der muliggøres herved, er vel at mærke reelle besparelser, som på ingen måde pålægger befolkningen nye byrder.

Dog vil jeg gerne understrege — og det meget stærkt — at hele lovforslagets gennemførelse må betinge, at der i de kommende år fra statens side investeres langt større summer i vort vejbygningsarbejde, end det hidtil har været tilfældet. Investeringer i den offentlige sektor af stort omfang bliver nødvendige i de kommende år for at løse vore fortsat meget store vejproblemer.

Ministerens ændringsforslag er af rent teknisk natur og giver ikke anledning til bemærkninger. På socialistisk folkepartis vegne skal jeg anbefale disse og anbefale at stemme imod de af mindretallet stillede ændringsforslag.

Else Gregersen: Ved gennemførelsen af vejlovene i 1957 og 1958 styrkedes statens indflydelse på vejbygningen betydeligt. De i dag foreliggende lovforslag betyder i mange henseender en yderligere centralisering, som kun kan være berettiget, hvis det kan påvises, at der derved opnås væsentlige fordele.

Det er fra flere sider fremhævet, at det vil være nødvendigt, at folketinget i fremtiden bestemmer, hvilke motorveje der skal anlægges. Rimeligheden heraf skal ikke bestrides, men dette forhold kan ikke være nogen begrundelse for den nye lovgivning, idet det er et faktum, at også hidtidige motorveje og større broer er blevet udført på grundlag af særlige love i hvert enkelt tilfælde. Jeg behøver blot eksempelvis at nævne lovene om Størstrømsbroen, om en motorvej fra Rødby Havn, om motorvejene fra Halsskov og fra Knudshoved o. s. v.

Det, lovforslagene tilstræber, er da heller ikke bare en understregning af, at folketinget må have det afgørende ord, når der er tale om anlæg af nye motorveje, men ved de foreliggende lovforslag vil man have noget helt andet; man vil have, at staten skal overtage en væsentlig del af vejvæsenet, nemlig også alle hovedlandeveje. Det er klart, at der herved gives kommunerne, herunder amtskommunerne, en økonomisk lettelse. På forhånd skulle man derfor forvente, at kommunerne ville modtage disse lovforslag med begejstring. Det er desværre således, ser vi gang på gang, at man altid kun alt for gerne modtager tilskud eller større tilskud fra staten. Det må derfor i høj grad vække til eftertanke, når alle kommunale organisationer, både Købstadforeningen, sognerådsforeningerne, Foreningen „Bymæssige Kommuner“, Københavns kommune, Frederiksberg kommune og Amtsrådsforeningen for Danmark, enstemmigt går imod de foreliggende lovforslag trods den økonomiske lettelse, som netop disse kommunale organisationers medlemmer vil få. Kommunerne vil altså betale for at opretholde den foreliggende ordning blot med visse ændringer med hensyn til udførelse af motorveje m. v. Dette turde være et stærkt bevis for, at denne ordning med et decentraliseret vejvæsen er af virkelig værdi.

Udbygningen af vejvæsenet i de forløbne år er ikke blevet kritiseret fra nogen side, og der er overhovedet ikke fremdraget noget eksempel på, at der ville være opnået noget bedre resultat, hvis staten havde haft en stærkere kontrol, hvis vejvæsenet altså havde været mere centraliseret. Allerede af den grund må det være forkert efter så få års forløb at ville centralisere vejvæsenet yderligere.

Det er rigtigt, at der til visse vejarbejder er tale om procentvis meget store tilskud fra vejfonden, til motorveje op til 97-98 pct., men det kan dog ikke være således, at de kommunale myndigheders interesse i at udføre vejanlæg billigst muligt vil kunne blive større, hvis kommunerne slet ikke skal betale noget. Det er jo stadig meningen, at projekteringen af i hvert fald andre anlægsarbejder end motorvejsanlæg skal foretages af de amts- og bykommunale myndigheder, der også fortsat skal stå for selve udførelsen af vejarbejdet. Man må tværtimod på forhånd mene det indlysende, at det vil være bedre, at de myndigheder, der skal projektere og udføre anlægsarbejderne ved hovedlandevejene, også skal betale i hvert fald en del af udgifterne.

Man kan naturligvis sige, at kommunerne ikke kommer til at betale mere til vejanlæggene, end de får ind igen i forøgede skatter, fordi disse vejanlæg altid vil give en hel del indtægter, som indkomstbeskattes, men dette forhold bliver da blot endnu grellere, når kommunerne slet intet tilskud skal yde til anlægsarbejderne ved motorveje og hovedlandeveje. Resultatet bliver da det enkle, at det vil blive en fordel for en kommune at få en vej udført, selv om den måske er ganske unødvendig; bygning af veje vil altid give indtægter, som kommunen får skat af.

Gennemførelsen af de foreliggende lovforslag må føre til, at der udefra bliver øvet et betydeligt pres for at få flest muligt motorveje bygget og flest muligt landeveje omklassificeret til hovedlandeveje, og vi ved fra andre områder, hvor svært staten har ved at stå imod et sådant pres. Jeg skal blot nævne statsbanerne. Jeg behøver ikke at gå så langt tilbage som til disses anlæggelse; man kan blot se på forholdene i dag. Da staten betaler underskuddet, er

[Elsa Gregersen.]

det næsten ikke muligt at få nedlagt f. eks. små landstationer, som i dag er uden enhver berettigelse, fordi de næsten ikke benyttes af befolkningen, og som betyder en årlig belastning på statsbanernes regskab.

Det er gang på gang i forbindelse med disse lovforslag fremhævet, at de, som betaler, også skal bestemme; det er ellers ikke den tone, vi plejer at høre fra den højtæredede minister for offentlige arbejder, og det synes heller ikke just at gælde for vejvæsenet i almindelighed. I vejlovens § 5 under fastsættelsen af reglerne for vejnævnets sammensætning bestemmes det således, at de motorkørendes organisationer kun skal udpege 1 af nævnets 16 medlemmer. Denne bestemmelse burde da, hvis de, der betaler, også skal bestemme, ændres, så de motorkørende fik 12-13 medlemmer af vejnævnet. Det er i hvert fald helt sikkert, at staten i så fald ikke skulle udpege medlemmer af dette nævn, da de indtægter, som vejfonden får fra motorafgifterne, jo langt mere end dækker fondens udgifter, så staten slet ikke har nogen udgift til vejvæsenet, tværtimod.

Det, at vejfonden skal betale alle udgifterne ved vedligeholdelse, belysning o. s. v. af hovedlandevejene og motorvejene, kan let få uheldige virkninger. Det har f. eks. været diskuteret, om omfartsvejen ved Lyngby skulle have belysning. Det kan der måske være delte meninger om, men der er i hvert fald én ting, som vi alle let må kunne blive enige om, nemlig at det er langt vigtigere; at veje og gader, hvor der findes gående og cyklende færdsel, er godt belyst. Hvis vejfonden nu skal betale belysningen på motorveje og hovedlandeveje, vil resultatet let blot blive, at en god belysning her bliver presset igennem, som kommunerne ikke selv skal betale, medens belysningen bliver forsømt eller for ringe på andre veje og gader, hvor en god belysning som følge af stærk trafik af gående og cyklister i virkeligheden er langt vigtigere.

En centralisering af store dele af vejvæsenet, som bliver tilsigtet med lovforslagene, kunne under alle omstændigheder kun være berettiget, hvis det var således, at motorveje og hovedlandeveje i alt væsent-

ligt tjente fjerntrafikken. Dette er imidlertid som bekendt langt fra tilfældet. Tværtimod har man både fra USA og Tyskland trafiktællinger, der har vist, at en nærmest forbløffende stor del af den samlede vejtrafik, selv på rene motorveje, kun går over korte strækninger. Det beror derfor på et fejlsyn, hvis man med den begrundelse vil have vejvæsenet centraliseret. Hovedlandevejene og endog motorvejene vil i meget stort omfang komme til at betjene den lokale trafik, og det må derfor være rimeligt, som det da også så stærkt understreges af alle kommunale organisationer, at den fortsatte udbygning også af de store veje sker inden for rammerne af den bestående ordning, der rummer afgørende fordele i forhold til et mere centraliseret selvstyre.

Det vil være naturligt, at folketinget har det afgørende ord, når det gælder udbygning af motorveje og andre store vej- eller broanlæg, men det er ikke det, som de foreliggende lovforslag drejer sig om. De går i virkeligheden langt videre, og mit parti må derfor stemme imod lovforslagene i den foreliggende form og må anbefale, at der i stedet kun gennemføres lovændringer efter de af kommunale organisationer foreslåede retningslinjer. Vi kan tilslutte os det af mindretallet stillede ændringsforslag.

Ministeren for offentlige arbejder (Lindberg): Jeg takker det samlede udvalg for det — synes jeg — meget store arbejde, der er gjort vedrørende de to lovforslag, som vi her behandler.

Jeg beklager, at man ikke har kunnet nå til fuld enighed i udvalget, men jeg synes alligevel, at vi er nået et ret langt stykke vej i enighed, selv om der på et bestemt område hersker forskellige opfattelser hos udvalgets flertal og partiet venstres repræsentanter.

Jeg har det på samme måde som socialdemokratiets ordfører, det ærede medlem hr. Horn, idet jeg også meget beklager, at det ikke er lykkedes at nå frem til enighed med kommunerne vedrørende de to lovforslag, vi her behandler.

Jeg har selv lagt megen vægt på i sin tid, da vi ændrede lovene i 1957 og 1958, at nå frem til ikke alene enighed her i tinget, men også enighed med dem, der til daglig

[Ministeren for offentlige arbejder.]

på bedst mulig måde skal røgte de opgaver, som foreligger i forbindelse med vore veje. Det er imidlertid mit indtryk, at kommunerne ser forkert på denne sag, ligesom jeg gerne med det samme vil sige, at jeg synes, det ærede medlem fru Else Gregersen ser helt forkert på tingene.

Baggrunden for, at lovforslagene er fremsat, er jo i høj grad, at man fra partierne venstre og det konservative folkeparti har fremsat ønsker, som disse lovforslag imødekommer, således som det ærede medlem hr. Holmberg og det ærede medlem hr. Asger Jensen var inde på.

Det ærede medlem hr. Holmberg har, synes jeg, ved de ændringsforslag, der er stillet fra partiet venstres side, givet udtryk for, at man på den ene side nok vil være med til at gennemføre denne reform, men på den anden side vil slå den i stykker. Jeg mener, at de ændringsforslag, der er stillet, i virkeligheden slår helheden i forslagene i stykker, når man på den ene side siger, at man kan tiltræde, at staten skal overtage motorvejene, og man på den anden side siger, at hovedvejene stadig væk, når ikke det gælder den store udbygning, skal ligge under amter og kommuner. Hvis man fulgte de ændringsforslag, som det ærede medlem hr. Holmberg med sine partifæller har stillet, ville man i virkeligheden begunstige de bedst stillede kommuner, idet de ville få 100 pct.s tilskud i al almindelighed efter lovforslagene, medens man i de mere tyndt befolkede egne, hvor man ikke havde brug for at gennemføre de store reformer på hovedlandevejene, stadig væk måtte nøjes med 85 pct., og det synes jeg er en forskelsbehandling, der er helt urimelig og uretfærdig. Derfor mener jeg, det er rigtigt, som udvalgsflertallet har givet udtryk for, at man må betragte tilskudsordningen som en helhed og ikke begynde at stykke det ud.

Det ærede medlem hr. Holmberg var bange for, at lovforslagene skulle medføre forøgede administrationsudgifter, og det ærede medlem hr. Asger Jensen var jo inde på det samme. Jeg har, som det fremgår af betænkningen, gjort opmærksom på, at det er givet, at når vi behandler en række sager i folketinget vedrørende lovforslag om udbygning af motorveje, hovedveje, og hvad det nu måtte dreje sig om, så bliver der en

forøget administration på dette område, men det kan jo, som det ærede medlem hr. Asger Jensen siger, heller ikke være anderledes. Jeg tror imidlertid ikke, at den almindelige administration vil blive større, end den er i øjeblikket, i hvert fald ikke foranlediget ved de lovforslag, vi her behandler.

At administrationen i øvrigt vil vokse i vejdirektoratet, efterhånden som vi skal udføre mere og mere vejarbejde, er vel en given ting, og når det ærede medlem hr. Asger Jensen spørger mig, om ikke man skal forstå lovforslagene på den måde, at de midler, der bliver bevilget til de enkelte kommuner og de enkelte amter, stadig skal administreres af dem, kan jeg sige ja hertil; men det er klart, at det bliver som hidtil under ansvar over for vejdirektoratet og over for staten, som betaler udgifterne.

Jeg tror i det hele taget, at de kommunale myndigheder i nogen grad har misforstået lovforslagene.

Det er, ligesom man aner, at der bag ved dette ligger, at vi vil tage noget fra kommunerne. Det fremgår jo meget tydeligt af lovforslagene, at kommunerne i og for sig bevarer den stilling, de har i dag. Når der skal anlægges nye veje, bliver de taget med på råd, sådan som de bliver i dag, og vi har også bevaret vejnævnet, hvor de kommunale organisationer er repræsenteret. Når først vi kommer i gang, når lovforslagene her er vedtaget og man kommer til det praktiske arbejde, så tror jeg, at der fra kommunernes side i virkeligheden vil blive tilfredshed med disse love.

Det ærede medlem hr. Arne Larsen var inde på, at disse lovforslag ikke gik langt nok. Det kan jeg sådan set ikke principielt være uenig med det ærede medlem i. Jeg er ikke uenig med det ærede medlem i, at man måske kunne nå længere, rationelt længere, ved en fremgangsmåde som den, det ærede medlem antydede. Jeg tror imidlertid, at udviklingen går den vej. Jeg tror også, at med disse lovforslag vil udviklingen gå den vej. Det er jo allerede sådan, at vi ved anlæggene af motorvejeneovre ved den nye Lille-Bæltsbro har opnået enighed med de forskellige amter om et kontor. Der har man altså fundet frem til den sammensmeltning, ganske

[Ministeren for offentlige arbejder.]

vist på et isoleret område, som det ærede medlem omtalte. Men det er jo også sådan, at efterhånden er det meget store entreprenørfirmaer, der arbejder med vore vejarbejder herhjemme, og det vil jo i høj grad være disse store entreprenørfirmaer, der skal udføre de motorveje og de udvidelser af hovedveje, som skal finde sted, og de er jo inden for disse firmaer inde på en rationalisering, som i høj grad vil føre frem til det, som det ærede medlem hr. Arne Larsen var inde på.

Det ærede medlem hr. Arne Larsen var også inde på spørgsmålet om planlægningen, og heller ikke på dette område er jeg uenig med det ærede medlem. Jeg mener, at både landsplanlægning, regionalplanlægning og byplanlægning må gå hånd i hånd med vejplanlægning; det må i virkeligheden være det samme. Man må have hele planlægningen for øje, når man skal beskæftige sig med disse problemer. Det er nødvendigt på disse områder at tage et meget stærkt hensyn til linjeføringen af motor- og hovedveje.

Endelig var det ærede medlem inde på spørgsmålet om, at hele denne lovgivning forudsætter, at vi har flere penge at råde over. Det kan jeg heller ikke være uenig med det ærede medlem i, men det ligger jo lidt tungt med det for tiden. Det har jeg tidligere fremsat nogle betragtninger om her i det høje ting.

Ja, til det ærede medlem fru Else Gregersen kan jeg ikke sige andet, end at jeg er helt uenig med det ærede medlem. Jeg tror ikke, det tjener noget særligt formål, at jeg optager en stor diskussion med det ærede medlem på nuværende tidspunkt, hvor vi er så langt fremme. Jeg var lidt forbavset over, at det ærede medlem fru Else Gregersen også skulle drage DSB ind i denne diskussion, men der er jo dem, der altid gerne vil snakke DSB, og det kan jeg ikke forhindre. Jeg synes ikke rigtig, det har nogen direkte relation til de foreliggende lovforslag.

Jeg takker altså endnu en gang udvalgets flertal for den stilling, man har taget til de to lovforslag.

Holmberg: Jeg må indrømme, at det hjælper nok ikke stort at diskutere med

den højtærede minister på dette tidspunkt, for vi bliver nok ikke enige. Vi mener, at de ændringsforslag, vi har stillet, er rigtige. Vi mener, det er en ganske god ordning, vi har foreslået: at de store nye anlæg er statsopgaver, og ud fra den betragtning har vi ment, at det er gået ganske godt, som det er gået indtil nu med planlægning fra kommunernes og amternes side. Det er baggrunden for, at vi mener, det kan fortsætte.

Den højtærede minister nævnte, at kommunerne måske i nogen grad har misforstået lovforslagene. Det tror jeg nok den højtærede minister skulle være lidt forsigtig med at nævne over for kommunerne. Mon ikke kommunerne forstår lige så meget af vejlovene som den højtærede minister? Jeg er tilbøjelig til at tro det.

Så er der endvidere refusionsprocenterne. Det er rigtigt, at kommunerne har afvist, jeg kan næsten sige den gave, som staten kommer og tilbyder. Her ved kommunerne sikkert også godt hvad det drejer sig om, højtærede minister. Kommunerne ved jo udmærket vel, at der er visse udgiftsbeløb årlig, som staten har råd til, og kommer staten og giver kommunerne en del her, kan det godt være, at den tager det tilbage med den anden hånd.

Ministeren for offentlige arbejder (Lindberg): Jeg vil blot sige til det ærede medlem hr. Holmberg, at jeg ikke bebrejder kommunerne, hvis de misforstår noget. Jeg har også misforstået ting en gang imellem. Det er ikke i og for sig fornærmeligt, hvis man siger, at nogle misforstår noget. Jeg har den bestemte opfattelse, at kommunerne ikke er helt klar over, at det her nok skal betyde, at det bliver godt for kommunerne med hensyn til vejplanlægningen og udførelsen af veje efter de lovforslag, vi nu er i gang med at vedtage. Det er min bestemte opfattelse, at det vil det blive. Jeg kan også sige til det ærede medlem, at nogen rigtig stærk reaktion personlig over for mig fra kommunerne har jeg egentlig ikke mærket. Jeg tror, der står andre bagved end selve de folkevalgte repræsentanter i amtsråd og kommuneråd. Jeg tror, der er andre, der, om jeg så må sige, har trukket i trådene i denne sag.

Hermed sluttede forhandlingen.

Der foretoges først afstemning vedrørende forslag til lov om hovedlandeveje.

Ændringsforslag nr. 1

forkastedes med 73 stemmer mod 29; 20 medlemmer tilkendegav, at de hverken stemte for eller imod.

§ 1

vedtoges uden afstemning.

Ændringsforslag nr. 2 betragtedes som bortfaldet efter forkastelsen af ændringsforslag nr. 1.

Ændringsforslag nr. 3

forkastedes med 72 stemmer mod 31; 21 medlemmer tilkendegav, at de hverken stemte for eller imod.

§§ 2-6

vedtoges uden afstemning.

Ændringsforslag nr. 4 betragtedes som bortfaldet efter forkastelsen af ændringsforslag nr. 1.

§§ 7 og 8, ændringsforslagene nr. 5 og 6; § 9, således ændret, §§ 10-14 og ændringsforslag nr. 7

vedtoges uden afstemning.

Ændringsforslagene nr. 8 og 9 betragtedes som

bortfaldet efter forkastelsen af ændringsforslag nr. 1.

Ændringsforslagene nr. 10 og 11 og § 15 i den ændrede affattelse

vedtoges uden afstemning.

Lovforslagets overgang til tredje behandling
vedtoges uden afstemning.

Formanden: Lovforslaget går nu til fornyet behandling i udvalget.

Man gik dernæst til afstemning vedrørende forslag til lov om ændring i lov om bestyrelsen af de offentlige veje.

§ 1, ændringsforslaget og § 2, således ændret,

vedtoges uden afstemning.

Lovforslagets overgang til tredje behandling
vedtoges uden afstemning.

Formanden: Lovforslaget går nu til fornyet behandling i udvalget.

Den sidste sag på dagsordenen var:

Forespørgsel til ministeren for offentlige arbejder af Holmberg, Ninn-Hansen m. fl.:

„Vil ministeren redegøre for regeringens planer med hensyn til placeringen af en Øresundsbro, og hvorledes vil ministeren sikre folketinget indflydelse på planlægningen af broen?“

Ordføreren for forespørgerne (Holmberg):

Den aktuelle anledning til, at vi retter denne forespørgsel til den højtærede minister for offentlige arbejder, er den seneste tids udvikling omkring Øresundsbroen og dens placering. Vi står her over for en af de største enkeltopgaver blandt de mange og store investeringsopgaver, som i de kommende år vil møde vort samfund, og det er naturligt, at der over hele landet er stor interesse for de problemer, som placeringen og bygningen af denne bro rejser. Selvfølgelig vil disse problemer i første række berøre de godt og vel 1 million mennesker, der bor i hovedstadsområdet og Nordsjælland og ikke at forglemme på Bornholm, hvis interesse i spørgsmålet om placering jo er helt åbenbar. Men når alt kommer til alt, er der her tale om en opgave af en størrelse og betydning, som rækker langt herudover og i virkeligheden vedrører hele landet. Disse spørgsmål og den økonomiske og investeringsmæssige helhed, hvori sagen nødvendigvis må ses, vedrører i allerhøjeste grad dansk erhvervsliv som helhed og den enkelte borger ikke blot som trafikant, men i sidste ende som deltager i den produktion, der skal skabe grundlaget for løsninger af denne og alle de andre investeringsopgaver.

At en fast forbindelse over Øresund også og vel i særlig grad har betydning for Sverige behøver jo ingen nærmere understreg-