

**Ministeren for offentlige arbejder (J. K. Hansen):**

Jeg er såmænd ikke særlig interesseret i at konstatere, om der er et flertal for det ene eller et flertal for det andet omkring dette forslag. Vi har et lovgrundlag liggende omkring bl.a. Tårnbymotorvejen. Vi er i gang med en undersøgelse af behovet for gennemførelsen af det sidste stykke af dette stykke vej, og jeg kan sige både til hr. Dræbye og til hr. Finn Jørgensen – det sagde jeg også i min indledning – at jeg forventer, at vi kan få afsluttet dette arbejde her sent på efteråret, men det må jeg naturligvis drøfte med de organer, som jeg skal drøfte tingene med, nemlig hovedstadsrådet, amtsrådet og kommunerne i området, og så er det da naturligvis op til folketinget, om vi skal tage en sådan drøftelse op. Men det ligger da lige så klart, at inden vi foretager os noget på dette område, vil sagen blive forelagt og kunne drøftes i udvalget om offentlige arbejder.

Hermed sluttede forhandlingen.

### *Afstemning*

Lovforslagets overgang til anden behandling vedtoges uden afstemning.

**Formanden:**

Jeg foreslår, at lovforslaget henvises til udvalget om offentlige arbejder. Hvis ingen gør indsigelse mod dette forslag, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Den sidste sag på dagsordenen var:

### **16) Første behandling af.**

*Forslag til folketingsbeslutning om en videudbygning af lov om offentlige veje. (Amternes overtagelse af en del af statsvejene).*

[Af Svend Erik Hovmand (V), Finn Jørgensen (KF), Bilgrav-Nielsen (RV) og Chr. Christensen (KrF)].

(Beslutningsforslag nr. B 69. Fremsat 26/3 82).

Forslaget sættes til forhandling.

### *Forhandling*

**Ministeren for offentlige arbejder (J. K. Hansen):**

Det forslag, som vi har til behandling nu, er jo det, vi kunne kalde for en gammel kending. Det har ofte været fremsat her i folketinget, og sidst blev det førstebehandlet den 8. april 1981, altså for godt og vel et års tid siden. Der er altså tale om et forslag, der ganske nøje svarer til det, der blev fremsat sidste forår, men som ikke nåede at blive færdigbehandlet.

Jeg er opmærksom på ved at læse både forslaget og bemærkningerne igennem, at ambitionen i forslaget er nøjagtig den samme som den 8. april sidste år, og jeg skal ikke denne sene store bededagsaften – bliver det jo næsten – trætte hverken tilhørerne eller tingets medlemmer med en lang redegørelse, fordi jeg helt klart kan henholde mig til det, min forgænger i embedet som trafikminister sagde sidste år den 8. april. For god ordens skyld skal jeg henvise til Folketingstidende 1980–81, spalte 9619–9621. Det er stadig regeringens opfattelse, at der i opgavemæssig henseende i det væsentlige bør opretholdes status quo på vejvæsenets område, altså med de tre vejbestyrelser.

Det, der er brug for, er alene en styrkelse af statens indseende med de kommunale vejbestyrelses virksomhed, og endvidere kan der være tale om en mindre justering af bestyrelsesforholdene i vore byområder.

Jeg skal derfor afvise det foreliggende forslag til folketingsbeslutning.

**Otto Mørch (S):**

Jeg må beklage, at vi her i tinget for tredje gang skal behandle det samme beslutningsforslag om amternes overtagelse af en del af statsvejnettet. Jeg synes, at det mest beklagelige og vel nærmest uanstændige er, at forslaget også denne gang er ledsaget af de samme bemærkninger, der indeholder en række argumenter for forslaget, argumenter, som er i direkte modstrid med konklusionerne i den betænkning om opgavefordelingen på vejområdet, som blev afgivet i juni 1980. Det er ganske dristigt, at hr. Svend Erik Hovmand og hans medforslagsstillere på denne måde tilsidesætter resultaterne af et årelangt udvalgsarbejde og fortsat fremsætter påstande, der jo klart er tilbagevist i betænkningen.

[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

[Finn Jørgensen]

noget skal være lands- og landsdels- og andet regionalt bestemt.

Det kommer i konflikt både med planlægningsopgaver, der er lagt ud til amtskommunerne, og med deres daglige administration. Og giver man sig så til at vurdere, hvad det er for opgaver, der i stor udstrækning i kommende år skal løses på en lang række af disse veje, så er alle argumenterne fra tidligere år om de store anlægsopgaver og den store centrale myndighed, der var i stand til sammenhængende at løse disse opgaver, jo væk. Når vi læser en udmærket plan, så er det stier og cykelstier, trafikikkerhed, lokalkendskab og en lang række andre ting, der nu er afgørende, når man skal træffe beslutningen, og derfor støtter vi lovforslaget. Vi mener, at vi kan få et bedre vejvæsen, og at vi bedre får lagt opgaverne på plads i overensstemmelse med den måde, opgaverne på andre områder er lagt ud til kommuner og amter og fordelt i forhold til staten.

(Kort bemærkning).

**Otto Mørch (S):**

Det skal blot være til afklaring af de konservatives stillingtagen til dette lovforslag, for jeg hørte ikke et ord om, hvorvidt de konservative ville være med til seriøst at overveje at overdrage noget mere af landevejsstyrelsen til primærkommunerne. Det vil jeg gerne have besked på.

(Kort bemærkning).

**Finn Jørgensen (KF):**

Nu er det jo heller ikke det, vi drøfter i dag, men jeg vil sige, at vor holdning er den, at dér hvor kommuner og amtskommuner forhandler sig til rette i den sag, som de har aftalt at ville gøre det, støtter vi det.

**Margrete Auken (SF):**

Da dette forslag var til første behandling sidste år, havde jeg min fornøjelse ved at overveje fordelingen mellem partier og så henholdsvis stat og amter, og jeg kunne godt se, hvad det var for et spil, SF var anbragt i. Vi havde også vores fornøjelse af at stå der og vippe midt i det og være temmelig lige-glade med, om det var den socialdemokratiske ende eller venstres ende af systemet, vi holdt med. Jeg synes heller ikke, at der er

noget, det tyder på stadig væk med det grundlag, som forslagsstillerne har lagt frem, at vi virkelig for alvor har en afklaring af, hvad der er mest praktisk og hensigtsmæssigt. Der tales om forenkling, og når man går ind for forenkling, går man ind for decentralisering, og hvem går ind for udvikling? Det at være centralist er ikke så godt. Men det er jo ikke sådan at se, om dette virkelig vil være en forenkling, og jeg vil godt lige fremhæve, at jeg synes, at de erfaringer, vi har med forholdet mellem DSB og de amtskommunale trafikelskaber, ikke er alt for gode. Dér har det jo virkelig knebet med at få tingene til at hænge sammen. Dér sker der alt for tit det, at den overordnede planlægning, som jo skulle være der, ikke er til stede, og det samme gælder for vores hovedlandevejnet.

Vi fremhævede sidste gang, og jeg vil da godt fremhæve det en gang til, at hvis vi skal se på det trafikpolitisk, hvem er så værst – her er to slemme – når det drejer sig om at plastre landet til med store veje? Det er næsten valget mellem pest og kolera, hvis jeg endelig skal sige det, og så er jeg på nippet til at mene, at amterne er værst. Jeg har i hvert fald endnu aldrig mødt et eneste projekt, som amtet har været imod, hvorimod jeg dog af og til har været ude for, at de mere bløde ender af vejdirektoratet – sådan nogle findes der nemlig – har været betænkelige ved denne cementering af Danmark.

Men så er der et argument til den anden side, og det synes jeg også er tungtvejende trafikpolitisk. Det siges ude i landet, at det er svært at få cykelstier på statens veje. Der er en sag fra Tølløse, og jeg har efter sigende hørt, at der skulle være flere sager. Det kan jeg slet ikke forstå. Efter den debat, vi havde herinde om cyklisters forhold, er det da klart, at staten må gå i spidsen, og det kan ikke være rigtigt, at et amt eller en kommune kommer og beder om cykelstier og vil have det igennem, og så bliver afvist. Det vil jeg meget gerne bede ministeren om at svare på. Jeg synes nok, at det er et tungtvejende argument for det foreliggende forslag, og det vil, jeg vil ikke sige være afgørende, men i hvert fald spille gevaldigt ind, fordi det er et af de vigtigste punkter i vejtrafikken for os i øjeblikket.

Men ellers vil vi love en konstruktiv udvalgsbehandling, hvor vi afklarer problemerne om forenkling osv., osv.

**Dohrmann (FP):**

Vi er enige med forslagsstillerne i, at der er for meget dobbeltadministration inden for vejområdet. Vi har staten, vi har amterne, og vi har kommunerne, og hver især har opbygget deres lille imperium, således at det hele er blevet alt for dyrt.

Hvad ville der egentlig ske, såfremt man gik hen og vedtog det forslag, som her er til behandling? Jo, der ville ske det rundt om i landets amter – uanset om det er venstre, konservative eller socialdemokrater, der sidder ved magten – at man simpelt hen ville blive helt vilde og begynde at købe maskiner ind og investere, og hvis man kender en smule til systemet, så vil man også vide, at der ikke ville ske besparelser andre steder. Derfor ville det være helt forkert at gennemføre dette forslag.

Nu har det tidligere været til behandling, og det er blevet afvist hver eneste gang af et stort flertal her i Folketinget. Jeg vil godt spørge trafikministeren, om han ikke vil overveje at fremsætte et forslag gående i modsat retning, noget lignende det norske system, således at man simpelt hen skubber et af leddene ud, og efter min opfattelse burde det være amterne, for det er helt forkert at sige, at det er mere nærdemokratisk at have amterne inde i billedet. Hvis det var staten og kommunerne, så ville kommunerne få større indflydelse, og det ville give mere nærdemokrati. At skubbe noget ud til amterne ville være endnu mere fjernt, end vejdirektoratet måske kan være til tider. Jeg vil vove den påstand, at de enkelte primærkommuner ville få langt, langt større indflydelse, hvis det kun var vejdirektoratet og kommunerne, der forhandlede, så man altså udelukkede amterne.

Jeg håber, at ministeren vil give et svar på det. Det er sagt af ministeren eller af tidligere ministre i hvert fald, at selvfølgelig skal der spares, hvor der spares kan, og derfor må det være naturligt, at amterne bliver koblet helt ud; de kan undværes i det spil, og det ville være mere nærdemokratisk. Derfor håber jeg, at ministeren vil overveje at foreslå den nærdemokratiske løsning, at amterne kommer ud af billedet.

**Bollmann (CD):**

Forslaget er, som det også fremgår af bemærkningerne, en genfremsættelse, og jeg kan desværre ikke henvise til, hvad jeg sagde sidste år, for jeg tror nok, at der var en masse ting, der gjorde, at jeg ikke havde lejlighed til at udtale mig.

Jeg vil først takke hr. Svend Erik Hovmand for invitationen til at være medforlagsstiller til forslaget og sige, at jeg var fra starten helt overbevist om, at jeg skulle sige nej tak. Forslaget betyder efter vores opfattelse, at det vejdirektorat, vi kender i dag, bliver overflødigt, og jeg vil gerne spørge hr. Svend Erik Hovmand og forslagsstillerne i øvrigt, om det er hensigten. Jeg finder i hvert fald, at det arbejde, der udføres med bestyrelsen af statsvejnettet, med forskning og en række andre opgaver, f.eks. perspektivplanen, er virkelig godt for samfundet, så det argument kan man i hvert fald ikke anvende over for os.

Jeg tvivler også meget på, som det siges i forslaget, at der vil kunne opnås nogen større besparelse ved denne overførsel til amterne. Så vidt jeg kan se, skal der ske en væsentlig udbygning af de amtslige vejadministrationer, hvis forslaget bliver gennemført. Man må altså undskylde mig, men når jeg tænker på, hvad der gennem årene er sket af udlægning af større opgaver til amterne, så er det ikke ligefrem besparelser, der springer mest i øjnene. Derfor holder det argument heller ikke.

Man siger i bemærkningerne, at der sker en forskelligartet udvikling under de nugældende regler. Ja men det bliver jo ikke bedre af, at det skal lægges ud til 14 forskellige amter, eller hvor mange der nu bliver tale om.

Af andre argumenter, der bruges, vil jeg nævne spørgsmålet om at efterleve kommunalreformens intentioner. Det skal jo heller ikke føres så langt ud, at andre meget væsentlige hensyn sættes til side.

Endelig har jeg noteret mig, at også spørgsmålet om cykelstier er taget til indtægt for forslaget. Jeg har meget, meget svært ved at se, at amtsadministrationen har større mulighed for at planlægge på cykelstiområdet, end vejdirektoratet har haft. I den forbindelse vil jeg gerne spørge ministeren, om det også er hans opfattelse, om han f.eks. har fået henvendelser fra Dansk Cyklist-Forbund om, at det var væsentlig bedre at få det ført over til amterne.

[Bollmann]

Forslagsstillerne henviser til betænkning nr. 901 og plukker, som naturligt er, dele ud af betænkningen, der støtter forslaget. Efter min bedste overbevisning er denne betænkning ikke nær så ensidigt positiv over for forslaget, som man i bemærkningerne giver udtryk for. F.eks. fremgår det tydeligt af betænkningen, at samarbejdsaftalen stort set har virket tilfredsstillende, hvorimod mange af de problemer, der henvises til, vel egentlig kan henføres til huset her, nemlig en række nedskæringer på vejområdet gennem de senere år. Jeg skal sige, at det tager vi gerne det medansvar for, som vi har haft. De årsager synes jeg man skal have i erindring, når vi diskuterer sagen her i dag; det har ikke noget med vejdirektoratets område eller arbejde at gøre.

Det er muligt, at udviklingen har gjort eller vil gøre en ændring af kompetencefordelingen nødvendig. Det er også muligt, at man uden at nedsætte standarden kan gennemføre en væsentlig rationalisering, men hvis en sådan skal ske, bør man efter vores opfattelse nok gå den stik modsatte vej, nemlig dele vejadministrationen mellem staten og primærkommunerne. På den måde vil man uden tvivl få den mest effektive og den økonomisk mest hensigtsmæssige udnyttelse af ressourcerne. Hvis ministeren ikke vil tage det initiativ, som hr. Dohrmann foreslog, så kan jeg da godt på CDs vegne love, at vi gerne vil.

Som det måske vil være blevet klart af det foregående, er vi imod forslaget.

#### **Svend Erik Hovmand (V):**

Selv om jeg kan konstatere, at der har været delte meninger i debatten, føler jeg alligevel, at der er visse opmuntrende tegn i de ting, der er blevet sagt. Det er rigtigt, at det er tredje gang, og vi håber selvfølgelig på, at det bliver alle gode gange tre.

Vi har ventet et år, siden vi sidst havde en debat om dette spørgsmål, på, at bl. a. SF skulle finde ud af i ventetiden, om de var tilhængere af nærdemokrati eller ikke. Jeg har forstået, at denne overvejelse endnu ikke er tilendebragt i SFs folketingsgruppe. Vi håber, at det, som står i SFs partiprogram, vil give sig udslag i tilslutning til de nærdemokratiske tanker, der ligger i dette forslag.

Jeg vil godt sige til hr. Otto Mørch, at der absolut ikke er tale om en tilsidesættelse af resultatet af udvalgsarbejdet. Hvis hr. Otto Mørch havde gjort sig den ulejlighed at læse den betænkning, som er fremkommet, så ville han vide, at en meget stor del af udvalgets medlemmer meget klart taler for de intentioner, dette lovforslag lægger op til.

Det er derimod ikke særlig overraskende, at vejdirektoratets folk og statens repræsentanter som ministerens forlængede arm – sagt i al venlighed – har den modsatte opfattelse. Det er tilsyneladende sådan, at hr. Otto Mørch kun har hæftet sig ved disse sidste. Det skal jeg ikke bebrejde ham, men kun for korrekthedens skyld understrege, at der altså i høj grad var tale om delte meninger, og at dette forslag er udtryk for et stort mindretal i den betænkning, hr. Otto Mørch henviser til.

Hr. Otto Mørch kom med en bemærkning om, at landevejene skulle overgå til kommunerne. Det kunne tyde på, at der alligevel er grøde i dette område, og at den omstændighed, at det nu er tredje gang, også har sat nogle tanker i sving i det ellers så tungt bevægelige socialdemokrati. Jeg vil gerne spørge ministeren: hvad er det for nogle tanker, hr. Otto Mørch på socialdemokratiets vegne her giver udtryk for? Er det nogle tanker, som deles af ministeren? Hvad går disse tanker mere konkret ud på? Er det sådan, at ministeren har planlagt et forslag om, at landevejene skal overgå til primærkommunerne? Det ville vi i høj grad være interesserede i at høre nærmere om her i dag. Jeg går ud fra, at når hr. Otto Mørch fremkommer med sådanne udtalelser på den socialdemokratiske folketingsgruppes vegne, så dækker det også ministeren.

Hr. Otto Mørch hæfter sig ved en artikel, jeg har skrevet i Danmarks Amtsråd under overskriften »Socialdemokratisk mistillid til amtsrådene«. Ja, jeg forstår godt, at socialdemokratiets ordfører fremhæver denne artikel. Han har åbenbart været meget berørt af det, der stod, for sandheden er jo – den bør ikke skjules ved denne lejlighed – at det, der står i den artikel, er i fuldstændig overensstemmelse med de synspunkter, som socialdemokratiske amtsborgmestre og amtsrådsmedlemmer over det ganske land er fremkommet med. Hvis hr. Otto Mørch læste Danmarks Amtsråd og fulgte den debat, der er i dette blad, så ville han vide, at navnkundige socialde-

[Svend Erik Hovmand]

mokratiske koryfæer som Jens Peter Fisker fra Fyns amt, Per Kaalund fra Københavns amt, Søren Trolborg fra Storstrøms amt og en række andre klart har givet deres sympati for det lovforslag, som her foreligger, til kende. Jeg må altså konstatere, at der trods den debat, der er foregået, trods det, at vi nu har haft et år yderligere til at tænke os om, endnu ikke har indfundet sig fodslag i den socialdemokratiske lejr i dette væsentlige spørgsmål.

Når jeg taler om mistillid, så gør jeg det helt bevidst, for sagen er jo den, at vi fra statens side, fra folketingets side, har bidraget væsentligt til den kommunalreform, som også hr. Finn Jørgensen omtalte, og som jo netop havde til formål at lægge opgaver og ansvar ud. Det har vi gjort i væsentligt omfang. Noget så livsvigtigt som sygehusvæsenet, noget så vigtigt som særforsorgen, og vi kunne nævne en række andre ting, har vi lagt ud. Det har vi tillid til at amtsrådsmedlemmerne er i stand til at klare. Hvorfor skulle de så ikke også kunne varetage anleggelse af landeveje, som de i øvrigt i forvejen i praksis både vedligeholder og fører tilsyn med for statens regning?

Hr. Bollmann spørger, om vejdirektoratet skal gøres overflødig. Jeg er ganske enig i de grundsynspunkter, hr. Bollmann gav udtryk for for et øjeblik siden vedrørende vejdirektoratet. Jeg føler, at det er afgørende vigtigt, at vi har et organ – om det skal hedde vejdirektoratet eller noget andet, er i denne forbindelse mindre væsentligt – der er i stand til at komme med nye ideer og vejledning osv. Det er helt oplagt, at dette forslag vil indebære en væsentlig reduktion af medarbejderstaben i vejdirektoratet. Vi skal ikke fjerne den del af vejdirektoratet, som giver ny inspiration og sender vejledninger ud osv., slet ikke.

Jeg vil i denne forbindelse give vejdirektoratet en kompliment, hvad også hr. Otto Mørch gjorde, for dets seneste betænkning om vejmiljøet. Der er ingen tvivl om, at det har vi brug for, det skal vi fortsat have, men det er lige så klart, at der vil kunne opnås en væsentlig administrativ forenkling ikke mindst på et sådant område som skoleveje og cykelveje.

Jeg sidder selv i et skolenævn, hvor man i årevis har kæmpet for at få etableret en cykelsti langs en statsvej. Det har været en næ-

sten endeløs vandring fra skolenævn til vejdirektorat. Det har med alle de administrative besværligheder, besparelser på statens vejbudgetter og en lang række andre vanskeligheder stort set været som at slå i en dyne. Vi føler os ganske overbevist om, at hvis denne opgave lå i den amtslige regie, altså i den lokale regie, så ville denne opgave have været løst for mange år siden.

Jeg tror, at fru Margrete Auken og andre, som interesserer sig for netop dette spørgsmål, vil give mig ret i, at bare det sidste års udvikling på dette område har vist med al ønskelig tydelighed, at der ude omkring er et stærkt pres på amtsrådene for at få dem til at engagere sig mere i etablering af nye cykelstier. Hvis vi lagde denne opgave ud til amterne, ville de nedprioritere en lang række omfartsveje og andre vejforbindelser og opprioritere hensynet til de svage trafikanter.

Det er min opfattelse, at der ikke bare er tale om et pres, der er i høj grad også tale om, at amtsrådspolitikkerne har hørt befolkningens ønsker og lytter til, hvordan græsset gror med hensyn til disse problemer. Netop derfor er det meget vigtigt, at de svage trafikanters problemer varetages i lokal regie, nemlig i amtsrådene.

Jeg håber på en positiv og konstruktiv udvalgsbehandling. Jeg glæder mig over, at fru Margrete Auken brugte ordet konstruktiv – det lover godt for resultatet.

**Ministeren for offentlige arbejder (J. K. Hansen):**

Jeg skal ikke forlænge denne, som jeg sagde for lidt siden, store bededagsaftens-debat om det spørgsmål, som er rejst gennem forslaget fra hr. Svend Erik Hovmand m. fl.

Hr. Finn Jørgensen var inde på, at den fordeling, vi har med de tre vejbestyrelser og den treleddede administration, ofte giver anledning til uoverensstemmelser mellem de forskellige vejbestyrelser. Det vil jeg prøve på at ramme en pæl igennem, det er efter min mening ikke rigtigt. Jeg mener, at der er et godt samarbejde mellem staten, amtskommunerne og de kommunale vejbestyrelser.

Fru Margrete Auken mente, at det var svært at få cykelstier, altså færdselsveje for de lette trafikanter, på statens veje. Nu sagde jeg, at forslaget var fuldstændig identisk med det, der blev fremsat sidste år, men i be-

**[Ministeren for offentlige arbejder]**

mærkningerne er det anført som et yderligere argument for amtskommunernes overtagelse af de 3.700 km hovedlandevej, at man gennem en sådan overtagelse bedre kan løse problemerne for de svagest stillede trafikanter. Det er jeg ikke sikker på er rigtigt. Hr. Svend Erik Hovmand sagde, at det ville være lettere for en kommune, for et skole-nævn, og det blev fremført, hvor svært det er at få cykelstier på statens veje.

Jeg tror egentlig ikke, det ville være lettere at få det gennemført, selv om amtskommunen var bestyrelse for de pågældende hovedveje. Der er desværre tale om et ressource-spørgsmål. Vi har fra statens side i 1983 afsat 40 mill. kr. til etablering af et stinet for de lette trafikanter. Det foregår naturligvis efter landsdækkende kriterier, og jeg håber virkelig, at det lykkes os at få gjort en indsats. Jeg erkender, at 40 mill. kr. ikke er et så forfærdelig stort beløb. Jeg erkender også, at det vil være meget, meget svært at fremskaffe flere penge, hvis ikke det skal gå ud over nogle andre områder, f. eks. den vedligeholdelse af vores vejnet, som er aldeles påkrævet. Vi er meget, meget opmærksomme på dette problem, og jeg kan i hvert fald sige, at jeg selv er meget, meget opmærksom på det, for jeg mener, at det virkelig er nødvendigt, at vi sætter ind på disse områder. Det er ikke et spørgsmål om vilje eller ikke vilje, og jeg må sige, at staten bestemmer har viljen, så langt som nu økonomien rækker.

Hr. Bollmann spurgte, om vi havde fået henvendelse fra Dansk Cyklist-Forbund i den retning, som forslaget peger. Jeg kan sige, at det har vi ikke. Vi har fået mange henvendelser fra Dansk Cyklist-Forbund om cykelstier, stiforbindelser for de lette trafikanter, men om det specielle område, forslaget drejer sig om, altså en overførelse af bestyrelsesretten, har vi ingen henvendelser fået.

Jeg tror, at Dansk Cyklist-Forbund hellere ville have, at vi gik den modsatte vej, hvad hr. Dohrmann har været inde på, og hvad hr. Svend Erik Hovmand har stillet spørgsmål om, og hvad den socialdemokratiske ordfører har været lidt inde på. Jeg må sige, at det kunne lyde tiltalende at lave en sådan ændring, ingen tvivl om det. Det ville naturligvis byde på store fordele, at vi faktisk kun havde to vejbestyrelser, én i statens regie og én i kommunal regie. Men jeg vil sige, lige-

som min forgænger sagde det sidste år, at det ville betyde, at der skete et vældig stort indgreb i amtskommunernes administration og ansvarsområde, der ville være tale om et radikalt brud med den decentralisering af de offentlige opgaver, vi har. Det er derfor, jeg har sagt i dag, det vil jeg holde fast ved, at vi mener, at vi bør opretholde status quo på vejområdet, altså med de tre vejbestyrelser, vi har i øjeblikket.

Jeg tror, at jeg dermed har svaret på de spørgsmål, som er blevet stillet.

**Margrete Auken (SF):**

Jeg vil godt sige tak til ministeren for det sidste om cykelstierne og kan jo så glæde ham med, at vi har givet ham 193 mill. kr. for ½ time siden. Der er rigelig brug for dem til cykelstier, så der er noget at tage af for en gangs skyld.

Det pres, som jeg er meget glad for at venstre er med til at lægge på staten for at få cykelstier bygget, fordi man vil forbedre cyklisternes vilkår, håber vi bliver stærkere. Det er der åbenbart meget bred opbakning bag her i folketinget. Jeg vil stadig væk sige, at de projekter, der har været, hvor man har afvist cykelstiprojekter, fordi de lå op ad hovedvejene, bliver vi nok nødt til at have vurderet igen, for det har skabt nogle meget store frustrationer i de kommuner og amtskommuner, hvor de er kommet igennem med de planer, at de er blevet bremsede den anden vej.

Jeg vil godt sige til hr. Svend Erik Hovmand, at det nu ikke altid er så dårligt at bruge tid på at tænke videre og snakke videre i en sag, og jeg er stadig væk ikke overbevist om, at det forslag, der ligger her, er rigtigt. Hr. Svend Erik Hovmand fremhævede – det var vi da glade for – at der står i vores program, at vi går ind for nærdemokrati, ligesom vi går ind for forenkling. Vi går ikke ind for nærdemokrati på alle felter. Vi går faktisk ikke ind for det uden videre på trafikområdet, det vil jeg lige sige, for det er ikke altid så praktisk. Jeg synes, at der i allerhøjeste grad foregår ting inden for det amtskommunale selvstyre. Jeg prøver i øjeblikket at grave i, hvad der er sket inden for privatbanefeltet. Der har vi et stykke grusomt nærdemokrati, som vistnok snarere kan kaldes anarki end noget som helst andet og bare

[Margrete Auken]

handler om, at man har gjort stort set, som det passede én, uden at se på, hvordan tingene hang sammen.

Venstre skal blive holdt fast på deres interesse for vores sans for nærdemokrati. Det er rigtigt, at venstre snakker mere om det nære samfund og det nære og det nære, men når det kommer til stykket, er det kun på meget, meget belejlige tidspunkter for venstre, det kommer frem. Når der virkelig skal sammenlægges inden for erhvervslivet og skoler og alt muligt andet, for slet ikke at snakke om EF, så er der grænser for nærheden.

**Svend Erik Hovmand (V):**

Jeg skal gøre mit indlæg så kort som muligt. Jeg har kun én kort bemærkning, og det er at konstatere, at der altså ikke var dækning for den socialdemokratiske ordførers udtalelser om, at landevejene skal overgå til at være kommuneveje, sådan som jeg opfattede ministerens bemærkninger. Nu har jeg set, at ministeren har bedt om ordet, og det er muligt, at jeg så kan blive korrigeret i denne opfattelse.

**Ministeren for offentlige arbejder (J. K. Hansen):**

Hvis hr. Svend Erik Hovmand nærlæser fortrykket en af de nærmeste dage, så vil han opdage, at der ikke er væsentlig forskel mellem den socialdemokratiske ordførers, hr. Otto Mørchs, holdning og min holdning til det spørgsmål, der blev stillet. Jeg har nævnt nogle andre områder, hvor det ville være en radikal ændring, et stort indgreb i det amtskommunale område, hvis vi gjorde det på nuværende tidspunkt, og derfor mener vi i den socialdemokratiske regering, at vi skal bevare status quo. Men jeg kan se de fordele, der ville være ved at ændre det i den retning, som hr. Dohrmann også har foreslået. Jeg kan se nogle fordele ved det.

**Otto Mørch (S):**

Jeg kan helt bekræfte den udtalelse, der nu er kommet fra ministeren. Den står vi last og brast med i den socialdemokratiske gruppe. Det eneste, jeg gjorde, var, at jeg forsøgte at være venlig mod en af de tanker, hr. Svend Erik Hovmand har fremført, ved at sige, at man seriøst kunne overveje det, idet det på visse områder for primærkommuner –

det gælder særlig store bykommuner som Århus og andre – kunne være en fordel i højere grad at komme ind i billedet. Jeg er meget ked af at måtte sige til hr. Svend Erik Hovmand, at han her har taget noget til indtægt, der ikke kan tages til indtægt, og jeg er meget glad for ministerens bekræftelse herpå.

Hermed sluttede forhandlingen.

### Afstemning

Forslagets overgang til anden (sidste) behandling  
vedtoges uden afstemning.

**Første næstformand (Ninn-Hansen):**

Jeg foreslår, at forslaget til folketingsbeslutning henvises til udvalget om offentlige arbejder. Hvis ingen gør indsigelse mod dette forslag, betragter jeg det som vedtaget. (Op- hold). Det er vedtaget.

### Meddelelser fra formanden:

**Første næstformand (Ninn-Hansen):**

Der er ikke mere på dagsordenen.

Medlem af folketinget *Erhard Jakobsen* har meddelt mig, at han som følge af deltagelse i møder i Europa-Parlamentet ikke vil kunne give møde i tinget i mindst 7 dage, hvorfor han anmoder om orlov, jfr. folketingets forretningsordens § 42, stk. 3, litra c, fra og med den 11. maj samt om, at stedfortræderen må blive indkaldt.

Miljø- og planlægningsudvalget har afgivet betænkning over:

Forslag til lov om vandløb. (Lovforslag nr. L 58).

Miljø- og planlægningsudvalget har endvidere afgivet betænkning over:

Forslag til lov om ændring af lov om vandforsyning m.v. (Lovforslag nr. L 59).

Eksemplarer vil blive omdelt.

Indfødsretsudvalget har afgivet betænkning over:

Forslag til lov om indfødsrets meddelelse. (Lovforslag nr. L 186).



[Første næstformand]

Eksemplarer er omdelt.

Retsudvalget har afgivet betænkning over:

Forslag til lov om ændring af lov om børns retsstilling og retsplejeloven. (Fader-skabssager m.v.). (Lovforslag nr. L 152).

Eksemplarer vil blive omdelt.

Der er foretaget ændringer i følgende udvalg:

*Udv. om offentlige arbejder* (6/5 82):

Udtræder: Nør Christensen (CD)

Nyt medl.: Hahn (CD)

Udtræder: Hahn (CD)

Ny stedf.: Nør Christensen (CD)

*Udv. ang. videnskabelig forskning* (6/5 82):

Udtræder: Knud Lind (FP)

Ny stedf.: Barsøe-Carnfeldt (FP)

*Udenrigsudvalget* (6/5 82):

Udtræder: Barsøe-Carnfeldt (FP)

Ny stedf.: Knud Lind (FP)

*Arbejdsmarkedsudvalget* (6/5 82):

Udtræder: Lawaetz (FP)

Nyt medl.: Glensgård (FP)

Folketingets næste møde afholdes tirsdag den 11. maj 1982 kl. 13.00.

Angående dagsordenen skal jeg henvide til den i salen opslåede dagsorden.

Angående folketingets arbejde de følgende dage i den pågældende uge skal jeg henvide til den omdelte ugeplan.

Mødet hævet kl. 17.59

---