

## [Statsministeren.]

forvejen er repræsenteret i Europarådets rådgivende forsamling, nemlig landene Portugal, Spanien, USA, Canada og Schweiz. Fra OECDs generalsekretærs side har man i juni måned i år stillet et konkurrerende forslag gående ud på, at der skulle dannes et specielt parlamentarisk organ for OECD bestående af 2-5 parlamentarikere. Over for dette har Europarådet nu ved udgangen af september måned i den rekommandation, det ærede medlem nævnte, gentaget sit første forslag i en ny form. Den danske regering har ikke taget nogen endelig stilling til disse problemer, der jo fortsat er underkastet behandling, men vi er tilbøjelige til at mene, at Europarådets opfattelse, som den er kommet til udtryk i den rekommandation, det ærede medlem nævnte, er den mest hensigtsmæssige, og vi håber, de forhandlinger, der nu går videre mellem Europarådet, OECD og forskellige parlamentariske kredse, må ende i en hensigtsmæssig løsning, der ikke ligger alt for langt fra Europarådets opfattelse.

Hermed sluttede spørgsmålet, og spørgetiden var dermed til ende.

Den næste sag på dagsordenen var:

*Valg af 17 medlemmer til et udvalg angående forslag til lov om ophævelse af politikasserne [af Poul Møller, Thisted Knudsen m. fl.].*

Valgt blev: *K. B. Andersen, Nina Andersen, Kaj Andresen, Holger Eriksen, Andreas Hansen, Otto Mørch, K. Axel Nielsen, Wingsoe, Helge Larsen, Thisted Knudsen, Vagn Bro, Dalsgaard, P. E. Eriksen, Poul Møller, Ninn-Hansen, Poul Sørensen og Skræppenborg-Nielsen.*

Den næste sag på dagsordenen var:

*Tredje behandling af forslag til lov om anvendelse af ubenyttede gaveydelse i henhold til Det europæiske Genopbygningsprogram.*

(Lovforslag nr. 10. Anden behandling findes i tidenden sp. 1310).

Der var ikke stillet ændringsforslag.

Lovforslaget sattes til forhandling.

Ingen bad om ordet.

*Lovforslaget*

*vedtoges enstemmigt med 119 stemmer.*

**Formanden:** Lovforslaget vil nu blive tilstillet statsministeren.

Den næste sag på dagsordenen var:

*Anden (sidste) behandling af forslag til folketingsbeslutning angående folketingets ombudsmands beretning for året 1961.*

(Første behandling findes i tidenden sp. 1316).

Der var ikke stillet ændringsforslag.

Sagen sattes til forhandling.

Ingen bad om ordet.

*Forslaget til folketingsbeslutning*

*vedtoges enstemmigt med 132 stemmer.*

**Formanden:** Der vil nu blive givet folketingets ombudsmand meddelelse om denne vedtagelse.

Den næste sag på dagsordenen var:

*Første behandling af forslag til lov om hovedlandeveje.*

(Lovforslaget (nr. 52) findes i tillæg A. sp. 365, fremsættelsen i tidenden sp. 1232).

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

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

(Lovforslaget (nr. 53) findes i tillæg A. sp. 389, fremsættelsen i tidenden sp. 1241).

Lovforslagene sattes til forhandling.

**Horn:** Må jeg indledningsvis takke den højtærede minister for offentlige arbejder for de to her foreliggende lovforslag. Hovedforslaget er lovforslaget om hovedlandeveje, og forslaget til lov om ændring i vejbestyrelsesloven er en konsekvens af det første. I hovedlandevejslovforslaget går man over til det, man vel nok i fremtiden vil komme til at kalde statsveje, svarende til det, man i min skoletid kaldte kongevejene, som jo oprindeligt var statsveje.

Jeg vil også gerne sige en personlig tak til ministeren for disse lovforslag. Jeg tror, det er mere end 10 år siden, jeg første gang pegede på det ønskelige i, at vi fulgte trafikudviklingen op og fik vort vejvæsen indrettet sådan, at administrationen af fjerntrafikvejene blev stærkere centraliseret. Men sagerne skrider jo ofte lidt langsomt her i huset som andre steder, når traditioner og personlig prestige blandet med politisk jalousi får for stor vægt i forhandlingerne og i vor stillingtagen.

Det er ikke uinteressant, at vi om 5 år vil kunne holde 100 års jubilæum for ophævelsen af statsvejene her i Danmark. Den 21. juni 1967 er det 100 år siden, man gennemførte de gamle vejlove, som vi kørte med indtil 1957-58. Ophævelsen af statsvejene i 1867 må ses i relation til et af principperne i den gamle vejforordning af 13. december 1793, hvoraf det fremgik, at de, som benyttede vejene, også måtte betale omkostningerne. Det er sådan set den samme motivering, der fra den højtærede ministers og regeringens side er lagt til grund for de to lovforslag, vi her behandler.

Ophævelsen af statsvejene i 1867 hængte sammen med, at vi 20 år forinden havde åbnet den første jernbane, og jernbanernes sejrsgang her i landet havde den samme virkning landet over, som de store broer og lufttrafikken har fået for vor generation. Med jernbanerne flyttedes fjerntrafikken fra landevejene over til jernbanerne, hvorefter landevejene — også de såkaldte kongeveje — alene eller i hvert fald i det væsentligste blev lokale trafiklinjer mellem byerne, og ud fra det gamle princip fra 1793 om, at de, som benytter vejene, skal betale dem, overtog kommuner og amtskommuner dem. Når jeg i det følgende taler om kommuner, skal man i øvrigt herved forstå både kommuner og amtskommuner.

Havde kollegerne i 1867 anet, at man blot 50 år senere kunne skimte en tilbageflytning af fjerntrafikken fra jernbanerne til landevejene, fordi motorkøretøjerne har fået en så almindelig udbredelse og har kunnet klare større trafikopgaver, end man dengang forestillede sig, havde vi næppe her i dag skullet beskæftige os med disse forslag. Så havde man beholdt den gamle ordning med statsveje.

Udviklingen skred hurtigt frem, og i 1930'erne var man klar over, at landevejs-trafikken var af en sådan art og tog en sådan fart i udviklingen, at man måtte forberede en omlægning af hele vort vejvæsens administration, og byrdefordelingen måtte revideres. Dette fremmes så stærkt af, at man netop i de år ved de store beskæftigelsesarbejder fik udbygget store dele af vort landevejsnet, hvor staten jo måtte betale en væsentlig del af omkostningerne.

Trafikministeren nedsatte i 1940 et vejudvalg med den opgave at tilpasse vort vejvæsen denne udvikling, og det fremgår af den betænkning, som blev afgivet af dette udvalg, at et arbejdsudvalg havde været inde på tanken om, at vi igen skulle have statsveje, så staten altså skulle overtage hovedlandevejene; en række andre reformer påtænkte også. Bl. a. tænkte man på at lave et generaldirektorat for vejvæsenet.

Så var vi inde i krigen, og det blev ikke til andet, end at vi fik det administrative fremskridt, at vi fik et vejdirektorat. Dette må vel forblive indtil videre; når de store broer, vi tænker på at bygge, til sin tid er færdige, er det jo højst sandsynligt, at der må ske forskellige administrative omlægninger, og at et generaldirektorat så igen kommer på tale.

Vi rejste fra vor side spørgsmålet om statsovertagelse af hovedlandevejene ved behandlingen af vejforslagene i 1957 og 1958 med den samme motivering som den, der er givet af den højtærede minister i fremsættelsen. Vi mødte ikke dengang særlig forståelse for tanken, men den er jo blevet mødt med noget større forståelse senere.

Det er nemlig rigtigt, som det hedder i fremsættelsen, at enkelte medlemmer i de senere år har rejst spørgsmålet, omend med en måske lidt anden motivering end den, hvormed vi fra vor side rejste det. Når man imidlertid studerer de drøftelser, der har

[Horn.]

været herom på anden foranledning, har disse jo i hvert fald peget i retning af, at staten måtte noget stærkere ind i billedet, hvilket også er såre naturligt; når staten betaler 98 pct. af omkostningerne eller lidt mere eller mindre efter de enkelte tilfælde, er det jo meget nærliggende, at man følger den gamle regel, at den, som betaler, også bestemmer.

Jeg skal ikke komme nærmere ind på den argumentation, som yderligere kan føres herfor, men nøjes med disse rent principielle synspunkter, idet der både i ministerens fremsættelsestale og de bemærkninger, som ledsager lovforslaget om hovedlandeveje, er givet en lang række oplysninger om, hvorledes det rent praktisk har været, og som indeholder hovedargumentationen for, at vi nu foretager den omhandlede reform.

Jeg synes, at de formuleringer, som paragrafferne har fået i lovforslaget, er hensigtsmæssige og formålstjenlige, og jeg synes også, at de viser en skyldig hensyntagen til de kommunale instanser, både til den administrative og til den tekniske side. Dette sidste er jo ikke uvigtigt i en sag som denne, når den skal glide og man ikke ønsker at skabe alt for kølige vinde ude i marken, hvor vi udmærket ved at man har gået og kælet for disse vejudbygningsopgaver — det gælder både den administrative myndighed og den tekniske sagkundskab. Der sker på mange områder store forandringer ude i vore amter i disse år, og den reform, der her er foreslået, er en af dem, som ganske naturligt er groet frem af udviklingen.

Som det fremgår af den højtærede ministers fremsættelsestale, har de kommunale organisationer ikke for nærværende ment at kunne anbefale den reform, der her er stillet forslag om, og det kan vel ikke forventes at være anderledes. Vi ved jo, fra dengang der begyndte at blive tale om nedlægning af små skoler og samling i centralskoler eller om det, man har diskuteret stærkt i disse år, sammenlægning af kommuner, at det var ikke med begejstring, sådanne tanker blev modtaget af de kommunale organisationer, første gang de blev fremsat. Vi ved, at der her er en række traditioner og en personlig indleven i disse ting, som betyder, at man sådan pø om pø må se at overvinde sig selv og gå på akkord

med noget, som man synes har været herligt og dejligt; når de økonomiske love med deres ubønhørlighed banker på døren, må man indrette sig efter, hvad der er økonomisk forsvarligt og hensigtsmæssigt, og se lidt bort fra sine egne æresfølelser, og hvad der ellers kan være tale om.

Vi er i høj grad enige i de betragtninger, den højtærede minister har gjort gældende i sin vurdering af kommunernes administrative og tekniske forvaltning, hvad angår den både beredvillige og dygtige indsats, der er gjort, og selv om vi foretager den reform, der her er tale om, bliver der i høj grad brug for såvel kommunalbestyrelsesmedlemmernes indsats i vejudvalgene som den tekniske sagkundskab. Men når det er sagt, og når den betydelige indsats, der er gjort, er anerkendt, må vi erkende, at byrdefordelingen opfordrer os til at gå den foreslåede vej. Det er lidet rationelt, at 22 amter og et større antal kommuner skal engageres så stærkt, som tilfældet har været, når det drejer sig om fjerntrafikvejene fremover, hvor vi ved at der skal en betydelig udbygning til, således som det er opgjort af det trafikøkonomiske udvalg, og som det har været drøftet i tinget gang på gang. I realiteten kommer kommunerne jo stadig væk til at have en vis indflydelse; de skal stadig væk tages med på råd og har også stor indflydelse gennem vejnævnet. Kommunerne må også huske på, at vi ikke uden videre kan sige, at nu indretter vi os her i Danmark, som det passer os, og så er det klaret. Vi må i høj grad tage hensyn til det samarbejde, vi er inde i i CEMT, altså det europæiske trafiksamarbejde, idet vi naturligvis må bygge vore landeveje efter det europæiske system.

Som jeg før har nævnt, understreger vore nordiske brødrefolk jævnlige, at de forventer, at vi følger udviklingen op, hvad angår Europavejene, således at vort landevejsnet udbygges i takt med det øvrige Europas. Som sagt er det heller ikke meningen, at nu blæser vi kommunerne en lang march. Tværtimod skal de stadig tages med på råd, således som det er formuleret i ændringerne til vejbestyrelsesloven.

Jeg vil heller ikke undlade at nævne, at kommunale repræsentanter og deres teknikere jævnlige giver udtryk for, at de næsten ikke kan overkomme alt det arbejde,

[Horn.]

der er. Hvis det er sådan — og det tror jeg faktisk det er — vil det, der her foreslås, betyde en kærkommen aflastning. Nu vil jeg ikke være uartig over for kommunerne — man skal ikke være uartig over for dem, man vil opnå fordele af og stadig væk have venskab med — men det må vel erkendes, at det er lidet hensigtsmæssigt, at 22 amtsråds vejudvalg med mellemrum rejser rundt i Europa og ser på, hvordan man bygger veje, når det i virkeligheden er sådan, at de fjerntrafikveje, der skal bygges, skal bygges over den samme læst. Jeg under i høj grad det offentliges vejrepræsentanter, at de en gang imellem får en lille påskønnelse af deres uegennyttige arbejde, men vi må vist erkende, at her er der tale om overadministration; det er ved at blive lidt for kostbart; der går megen tid tabt, som kunne anvendes mere nyttigt.

Netop i disse år oplever vi i landkommunerne en vældig udvikling — måske ikke i dem alle, men i alt fald i en meget stor del af dem — og de fleste føler sig tilskyndet til at være med i egns- og byplanlægningen. Jeg har ofte rundt omkring i landet mødt kommunalfolk, som siger: vi kan dårligt klare de opgaver, vi har; vi har ikke den tekniske bistand, og kommunen er for lille til selv at have det tekniske apparat; vi må nøjes med det, som amtet har, og det har ikke så megen tid tilovers. Der er store opgaver for den tekniske forvaltning i amterne, og der er mange penge at spare, hvis samarbejdet mellem amt og kommuner kan udvikles. Derved vil der også for de administrative myndigheder kunne blive mere tid og flere kræfter tilovers. Jeg mener heller ikke, at der, sådan som lovforslaget er udformet, behøver at blive pillet nogen fjer af amtmandens eller af amtsvejsinspektørens hat. De vil udmærket fortsat kunne indtage de hæderspladser, som de besidder i folks vurdering, selv om vi gennemfører disse forslag. Det er som gammelt kommunalt vejudvalgsmedlem, at jeg gerne har villet fremsætte disse betragtninger over for organisationerne, som altså møder disse forslag med et vist forbehold. Jeg tror, det er at kæmpe mod vejrsmøller, hvis kommunalorganisationerne ikke kan indse, at udviklingen er skredet så langt frem, at tiden nu er inde til, at vi indretter os på denne reform.

Ja, jeg tror hermed i og for sig at have klargjort vor principielle stilling til lovforslagene.

I hovedforslaget siges det ganske enkelt i § 1, at staten overtager planlægningen og anlægget af disse veje og omkostningerne derved, men i § 1, stk. 2, er det understreget, at der dog kan være tilfælde, hvor kommunerne kan komme til at deltage i omkostningerne, selv om der vel ikke i fremtiden vil komme til at foreligge tilfælde som det, jeg nogle gange har talt om i tinget, nemlig da man byggede motorvejenovre på Fynssiden, tilslutningen til Halskov-Knudshoved ruten; det falder bort, at vi skal betale for en vej, hvor vi ikke må komme. Jeg vil heller ikke undlade at sige, nu jeg er inde på det, at ud fra samme moralopfattelse, hvorefter Esbjergfiskerne, hvis det pågældende lovforslag bliver gennemført, kan kræve noget af den betalte skat tilbage, er der en nyborgenser, der har fundet ud af, at Nyborgs skatteydere har krav på at få penge tilbage for de veje, de har betalt for, men ikke må komme på.

Forslag til lov om ændring i lov om bestyrelsen af de offentlige veje slutter sig direkte til hovedforslaget. Der kan blive en række ting, vi må kigge på i det udvalg, som må blive nedsat til behandling af de foreliggende to lovforslag. Jeg ved, at man nu og da er stødt på et problem, idet de såkaldte byggeplaner af visse amter skulle bruges lidt rigoristisk i det praktiske liv. Jeg er ikke sikker på, at vejlovens § 40 skal udlægges således. Dette forhold omhandles også i lovforslagets § 1, punkt 25, og det må vi kigge lidt på. Jeg tror snarere, at det er fredningslovens bestemmelser, som volder en del mennesker nogle kvaler, men det må vi også se på.

Til slut vil jeg ikke undlade at pege på noget, som står i bemærkningerne til hovedforslaget. Der står, at efter et skøn er man kommet til, at omkostningerne fremover ved udbygningen af vore hovedlandeveje, sådan som man nu forestiller sig det, er af en sådan størrelsesorden og en sådan variation fra amt til amt, at der kan blive udsving i den skatteprocent, som amterne skal gøre brug af for at skaffe sig dækning, helt fra 4 til 35 pct. Det understreges stærkt i bemærkningerne, at det er et skøn; men selv om dette er tilfældet, fremgår det alligevel her-

[Horn.]

af, hvilken skævhed der vil være, og at man lettere opnår at behandle befolkningen retfærdigt i de forskellige landsdele ved at følge de forslag, som her er til behandling.

Jeg skal med disse bemærkninger anbefale de to lovforslag til en velvillig behandling. En hurtig behandling er det vel for meget at forlange, men kan vi nu endelig efter så mange års forløb blive enige om at bruge den sunde fornuft, så lad det bare tage lidt tid.

**Holmberg:** I de senere år har vi gang på gang her i tinget haft debat om fremtidens vejpolitik, og det er også ganske naturligt, for vi er her inde på et område, hvor udviklingen går rask, og den går egentlig hurtigere, end måske de fleste havde forudset bare for nogle år siden.

Den gældende lov om bestyrelsen af de offentlige veje stammer fra 1957 og loven om tilskud til offentlige veje fra 1958. Disse love blev enstemmigt vedtaget i tinget, og siden har vi haft debat om de samme spørgsmål eller om forhold, der havde relation til de samme spørgsmål, således i forbindelse med den fælles bro- og vejforbindelse over Store-Bælt. Endvidere har vi haft debat om indplaceringen med hensyn til de store trafikinvesteringer, herunder også eventuelle statsveje.

Her ved førstebehandlingen af de to nu fremsatte lovforslag er det naturligt, at vi bare i store træk drøfter det principielle, for mange af de problemer, som omfattes af lovforslagene, egner sig egentlig bedst til udvalgsbehandling, og et sådant udvalg bliver naturligvis nedsat.

Forslag til lov om hovedlandeveje går i hovedtrækkene ud på, at anlæg af motorveje og andre hovedlandeveje såvel som fremtidig omklassificering af eksisterende hovedlandeveje skal bestemmes ved særlig lov, og såvel anlæg af motorveje som disses drift og vedligeholdelse skal betales fuldt ud af vejfonden. I konsekvens heraf er det foreslået,

at motorvejene overgår til staten. Der er ikke foreslået nogen ændring vedrørende landeveje og biveje. Mon egentlig ikke det ville være nyttigt at se på, hvordan det har formet sig under den bestående lovgivning?

Vi har her et område, som de to lovforslag nu omhandler, hovedlandeveje og motorveje. De skal bygges og vedligeholdes af amts- og købstadkommuner, ganske vist efter godkendelse af ministeriet og med vejfondstilskud, og dette vejfondstilskud er normalt 85 pct., men tilskudsloven giver dog mulighed for en højere tilskudsprocent, og i alle tilfælde opnår firsporede facade-løse hovedveje 95 pct. Man kan da spørge, om lovene med disse tilskudsprocenter egentlig ikke har virket ganske godt. Lad mig med det samme tilføje, at for mig at se har de virket godt, i alt fald hvad angår hovedlandeveje; de egentlige motorveje vender jeg tilbage til om lidt.

Nu ønsker ministeren åbenbart at blive bygherre, både hvad angår motorveje og hovedlandeveje. Hermed får han den fulde afgørelse og naturligvis også det fulde ansvar. Staten overtager udgifterne ved anlæg, administration og fremtidig vedligeholdelse, og udgifterne henlægges til afgørelse samme sted, hos ministeren.

Jeg indrømmer gerne, at med de høje refusionsprocenter, der findes selv i den nuværende lov, nærmer vi os, om jeg så må sige, begrebet statsveje. Selv om det vel bare er et spørgsmål om ord, ville det måske være mere rimeligt at kalde disse veje motorfolkernes veje.

Går vi imidlertid over til egentlige statsveje og hermed statsadministration, må vi nøje tænke over de følger, nyordningen får. Vi er sikkert her ved et kritisk punkt. Motorvejene er et problem for sig — det mener vi i alt fald — et problem, som naturligvis skal løses og helst løses så hurtigt som muligt, og når vi fra mit partis side er betænkelige ved de forslag, der her er til behandling, skyldes det naturligvis ikke, at

[Hölmberg.]

vi er uenige med ministeren i målsætningen, men vi er betænkelige ved de konsekvenser, en fuldstændig statsovertagelse — lad mig sige det mildt — kan føre med sig.

Lovforslaget om hovedlandeveje er i sig selv et bevis på, at denne frygt ikke er ubegrundet, idet ministeren ikke bare holder sig til motorvejene, men også har fundet det nødvendigt at tage grundstammen i vort vejsystem, hovedlandevejene, med. Det bryder jo helt med det princip, vi drøftede for 5 år siden i folketinget, og som vi alle dengang var enige om: et decentraliseret kommunalt vejvæsen. Der er ingen inden for mit parti og sikkert ingen fornuftige kommunalfolk, der ønsker vejstyret bevaret blot for kommunernes skyld. Det afgørende må være, hvad der tjener trafikken og vejene som helhed bedst.

Det kan måske lyde som sød musik i mange motorfolks ører, når en minister kommer hjem fra sine mange ture rundt om i landet og siger: nu må der gøres noget ved vore veje, og derefter foreslår, at staten nu skal overtage udbygningen af hovedlandevejene, underforstået at kommunerne ikke har gjort det godt nok, og at staten vil kunne gøre det bedre. Det er jo ikke sagt direkte; dertil er ministeren alt for diplomatisk, men det må alligevel være baggrunden for de foreliggende lovforslag. I bemærkningerne til lovforslagene er det også, ligesom ministeren stryger dem alle med hårene, undskylder og forklarer på kommunernes vegne og konstaterer, at der er mangler ved den kommunale inddeling, og at det bliver alt for dyrt for kommunerne, kort sagt: nu overtager vi vejene, altså hovedlandevejene og motorvejene, for kommunerne, og så vil alt blive såre godt.

Må jeg her minde den højtærede minister om, hvad han sagde i forrige uge, da vi drøftede den 15 pct.s reduktion, som vi var enige om var nødvendig på grund af den økonomiske udvikling her i landet. Ministeren sagde bl. a., at bortset fra motorvejene, altså de helt gennemgående veje, havde vi vel de bedste veje i Europa. Det er nok rigtigt, men hvem har i første række ansvaret og æren for, at disse veje er her? Hvem har bygget dem, hvem har vedligeholdt dem? Det er ikke staten, men kommunerne.

Mon vi ikke kan blive enige om, at der i det store og hele har været for stor tilbageholdenhed ved gennemførelse af vejarbejder? Det vil jeg tro, men det er i alt fald ikke kommunernes skyld. Det er muligt, at den højtærede minister i enkelte tilfælde har haft besværlige forhandlinger med en eller anden lokal vejbestyrelse, men det er da ingenlunde sådan, at staten har måttet drive på modvillige kommuner. Tværtom har statens bestræbelser samlet sig om at dæmpe den kommunale foretagsomhed, og med hensyn til den rationelle og økonomiske tilrettelæggelse af vejarbejder, som ministeren nu ønsker tilgodeset, har denne gang på gang måttet vige, fordi vejarbejder er blevet benyttet som instrument i den restriktive økonomiske politik, eller fordi andre hensyn, f. eks. beskæftigelsesmæssige — jfr. det helt meningsløse dekret fra for nogle år siden om skovl og spade, altså forbud mod anvendelse af maskiner — talte derfor.

Det er sikkert rigtigt, at den situation, vi står i nu, kommer bag på vejdirektoratet; den kommer også bag på kommunerne. Som anført i bemærkningerne til lovforslagene udarbejdede vejdirektoratet for blot nogle år siden til brug for folketinget en prognose, hvori de samlede investeringer til vejanlæg i den kommende 20 års periode blev anslået til 5½ milliard kr. Nu anslår vejdirektoratet beløbet til godt 10 milliarder kr. Det viste sig her, at motororganisationerne havde ret i deres dengang næsten lidenskabelige kampagne mod disse prognoser. Motororganisationerne havde ret, og vejdirektoratet har en væsentlig del af ansvaret for, at kravet om udbygning af hovedvejene melder sig med så voldsom styrke.

Det er, ligesom det gang på gang går igen, at der er mangler ved hovedlandevejsnettet, og det er sikkert rigtigt, men det er ikke rimeligt at lægge ansvaret på kommunerne. Det er ikke mere end 1 måned siden, jeg læste i pressen, at en østjysk købstad indtil videre måtte opgive sine planer om en forlægning vest om byen. Der kunne ikke gives tilladelse hertil, så længe der ikke var truffet beslutning om den fremtidige linjeføring af motorvejen. Det er nok rigtigt, men der sker en forhalelse af sagen. Jeg har også hørt, at Vejle amts vejvæsen umiddelbart efter krigen projekterede en omkørselsvej uden om Hedensted, så

[Hölmberg.]

trafikken kunne ledes uden om Hedensted by, men usikkerheden om den samme bane har bevirket en 15-årig forsinkelse.

Det fører naturligvis ikke til noget at føre krig på eksempler, og det kunne heller aldrig falde mig ind. Når ministeren henviser til, at han har haft brydsomme forhandlinger, er det sikkert rigtigt, men samtidig må der så nok gøres opmærksom på alle de dygtige kommunalfolk, der har måttet slide trapperne i ministeriet, og denne sliden trapper vil bestemt ikke blive mindre, hvis ministerens forslag gennemføres; der bliver bare den forskel, at så kommer de lokale folkevalgte repræsentanter ikke som ansvarlig vejbestyrelse, men som ydmyge supplikanter til, man kunne næsten sige „nådigherren“.

Jeg vil, indtil det modsatte er bevist, hævde, at amtskommunerne, hvad angår amts- og hovedlandeveje, har vist, at de både kan projektere, planlægge og udføre et arbejde. Jeg kunne egentlig fristes til at spørge, om det ikke er det arbejde, der hidtil er udført i amterne, som danner grundlag for, at ministeren i dag overhovedet tør tænke på at påtage sig ansvaret for de store veje.

Ministeren henviser til kommunernes økonomi. Jeg vil gerne spørge den højtærede minister, om der fra kommunal side er fremsat krav om nogen af de ændringer, ministeren foreslår.

Det er naturligvis ubestrideligt, at lovforslaget — hvis det vedtages — i sig selv vil medføre en økonomisk lettelse for kommunerne, men det er ikke oplyst, hvad denne imødekommenhed egentlig vil komme til at koste. Det hedder i ministerens fremsættelse, at den samlede sum til vejarbejder ikke bliver større. Forslaget synes hermed at sigte mod en ændret fordeling af de til rådighed stående midler og dermed en radikal ændring af vejpolitikken således at forstå, at de store veje får en langt mere fremtrædende stilling. Det er muligt, det er rigtigt, men det må ikke gennemføres isoleret; det er klart, at vi skal drøfte dette meget indgående i udvalget. Men lad mig med det samme spørge den højtærede minister, om det er det, der er tanken: at give de større veje en fortrinsstilling. Lad mig gentage: det er muligt, at det er

rigtigt, men det ville være rart her ved første behandling at få at vide, om det er meningen, for det kan man ikke læse sig til.

Jeg har indtil nu argumenteret i spørgsmålet om amtsveje. Det forekommer mig, at ministerens forslag her ikke virker særlig overbevisende, og umiddelbart må man spørge sig selv, om der er andre motiver. En vis fornemmelse får man dog, når man læser bemærkningerne til § 3 i forslag til lov om hovedlandeveje. Det hedder her:

„Det er klart, at en vejbestyrelse ikke mod almindelig kommunerefusion kan udføre anlægsarbejder, der naturligt falder ind under disse bestemmelser.“

— altså §§ 1 og 2 om anlægsarbejder på motor- og hovedlandeveje.

Som forslaget er bygget op, er det måske naturligt, men det vil betyde en fuldstændig centralisering af vort vejssystem, og det ikke blot af motorveje — hvis det endda bare var det.

Ser man på bestemmelserne om forberedelse og sikring af hovedlandeveje, opdager man nemlig, at selve den omstændighed, at en planlagt vejstrækning på en af ministeren godkendt vejplan karakteriseres som hovedlandevej, er tilstrækkeligt til, at kommunerne ikke må røre denne vej.

Lovforslaget vil — hvis det bliver til lov — betyde en meget kraftig styrkelse af den centraliserede planlægning, og det kan være meget godt og er egentlig også ønskeligt på flere områder, men det skal naturligvis sammenholdes med kommunernes mindre indflydelse og muligheder for at imødekomme lokale ønsker. Jeg kan ikke se andet, end at vejbestyrelsesloven af 1957 og vejtilskudsloven af 1958 var overordentlig velgennemtænkte love med en fin balance mellem central og lokal indflydelse.

Gennemføres ministerens forslag, som det er fremsat, gældende både motorveje og store amtsveje, vil hele systemet i de gældende love blive bragt ud af balance. Jeg forudser, at eftervirkningerne vil blive andre lovforslag, og der vil i den forbindelse i dem alle sammen nok komme til at stå sådan noget som, at de må ses som en naturlig konsekvens af den af folketinget vedtagne lov om hovedlandeveje.

At de lovforslag, som er til behandling i dag, hvis de vedtages, kraftigt vil styrke

[Holmberg.]

ministerens stilling på kommunernes bekostning, er jo ganske åbenbart. Vi i venstres vil naturligvis foretage en realistisk bedømmelse, men den svækkelse af amtskommunerne, som vil finde sted, mener vi foreløbig ikke er rigtig. Det er naturligvis rigtigt, at den udvikling, vi er inde i, må give anledning til overvejelser af, om systemet må korrigeres på nogle områder, og det skal også blankt erkendes, at den meget høje refusion til motorveje gør det ubestrideligt, at vi begynder at nærme os begrebet statsveje. Vi vil gerne erkende, at amternes bidrag til motorvejene på de 50.000 kr. kun er en symbolsk betaling. Vor stilling til, hvem der fremover skal være vejejer, er, hvad angår motorveje, endnu ikke helt klar, men dette er jo også bare første behandling; vi kan drøfte det nærmere i udvalget, hvor vi naturligvis også skal høre kommunernes forskellige argumenter ud over det, vi allerede har hørt fra dem.

At de store motorveje skal udbydes i licitation, er for os en selvfølge; lad os så drøfte, om det skal være amterne eller staten, der skal gøre det. Staten råder jo slet ikke over det tekniske mandskab. Ministeren er heller ikke selv helt klar over, hvad han vil eller kan gøre. I § 2, stk. 2, i forslag til lov om hovedlandeveje står der:

„For så vidt angår motorvejsanlæg, kan ministeren enten træffe aftale med ét eller flere amtsråd eller andre kommunale myndigheder om, at anlæggets projektering forestås af vedkommende kommunale vejvæsen eller flere kommunale vejvæsenere i forening, eller selv lade projekteringen udføre. Det samme gælder med hensyn til anlægsarbejdernes udførelse.“

Det er, som om der er så mange muligheder, og der er som sagt ingen tvivl om, at staten mangler teknisk bistand.

Inden vi skal have disse lovforslag til videre behandling i salen, skal vi nok træffe vor beslutning, men det fremgår jo ganske tydeligt af den paragraf, som jeg lige har citeret, at ministeren selv er lidt tvivlende. Mon ikke sandheden ganske enkelt er den, som jeg nævnte før, at staten ikke kan gøre det selv uden hjælp fra amterne, ikke foreløbig da?

Vi har den indstilling inden for mit parti, at vi tydeligt skelner mellem motorveje og

de nuværende hovedlandeveje og amtsveje. Vi erkender, at motorvejene får en karakter og en mission, som slet ikke kan sammenlignes med amtsvejenes. Derfor kan jeg allerede nu sige: lad os drøfte motorveje; men det er også klart, at vi samtidig finder det rigtigt at sige: hold fingrene væk fra amtsvejene! Hvis ministeren vil gennemføre lovforslaget, som det er fremsat, og vil gennemføre de samme regler for hovedlandeveje og amtsveje som for motorveje — altså landeveje, som stort set ligger der og er administreret godt — så vil forslaget møde modstand fra venstres side.

Så til slut kun dette: vi kan fra venstres side ganske tilslutte os, at bygning af broer og store veje, herunder naturligvis motorveje, skal ske på grundlag af en helhedsplanlægning og ved særlige love, og at det naturligvis også skal ske i det tempo, som regeringen og folketinget ud fra en samlet bedømmelse af landets økonomi finder nødvendigt og forsvarligt. Men det behøver vi for øvrigt ingen ny lov om, for det samme kan jo udledes af de love, vi fik for 5 år siden.

Vi tilsiger naturligvis velvillig udvalgsbehandling af alle problemerne.

**Asger Jensen:** Der kan ikke herske tvivl om, at vi bør være forberedt på en betydelig forøgelse af landevejstrafikken. Til trods for den store motorbeskatning, vi har her i landet, er antallet af motorkøretøjer i vældig stigning, og det kan med nogenlunde sikkerhed forudses, at forøgelsen vil fortsætte. Stigningen i antallet af motorkøretøjer og deres udnyttelse vil komme til at stille krav til veje og broer, som man for blot få år siden ikke med sikkerhed kunne forudse.

Selv om det ikke er så mange år siden, folketinget vedtog lovene om bestyrelsen af vejene og tilskuddet til dem, så skal der ikke fra min side lyde bebrejdelser til den højtærede minister for offentlige arbejder, fordi han på ny giver folketinget lejlighed til at tage stilling til, hvorledes motorveje og hovedveje bedst lader sig administrere.

Der har fra konservativ side gentagne gange her i tinget været rejst tvivl om, hvorvidt det var rigtigt, at store vejprojekter blev fastlagt og bevilget uden om folketinget. Ved tilskudsloven af 1958 blev der ændret på den bevillingspraksis, der havde



[Asger Jensen.]

været kritiseret fra så mange sider. Men vi er stadig af den opfattelse, at de egentlig bevilgende myndigheder har haft for lidt føling med de store summer, der anvendtes til vejformål. Vi kan derfor kun være tilfredse med, at den højtærede minister for offentlige arbejder nu foreslår, at alle fremtidige motorveje og hovedveje skal vedtages ved lov.

Den højtærede minister har i sin fremsættelse oplyst, at lovforslaget om hovedlandeveje har været forelagt de kommunale organisationer, der alle har udtalt sig imod, at lovforslaget gennemføres. Det konservative folkeparti har altid været tilhænger af at tilgodese det kommunale selvstyre i størst muligt omfang. Derfor vil vi også i dette tilfælde forbeholde os den mulighed, at de kommunale synspunkter kan tilpasses, så de bliver forenelige med den lovgivning, vi her er ved at foretage.

Jeg vil dog gerne gøre den principielle bemærkning, at det er min opfattelse, at i det lange løb er selvbestemmelsesretten for kommunerne afhængig af, at de selv dækker en væsentlig del af udgifterne. Der har i de senere år været en tendens til, at kommunerne har anmodet staten om at overtage en stadig større del af udgifterne på forskellige områder. Denne udvikling er den største trussel mod det kommunale selvstyre. Det er ikke blot mellem stat og kommune, at det er afgørende, hvem der betaler; men det er i alle livets forhold det almindelige, at det er den, der betaler, der også bestemmer. Det var også det, det ærede medlem hr. Horn var inde på; det ærede medlem benyttede det direkte som et argument for, at nu skulle staten have større bestemmelsesret angående vejprojektering. Derfor er det bedste, ja, måske det eneste værn for det kommunale selvstyre dette, at kommunerne frabeder sig, at deres udgifter skal afholdes over statsskatterne.

Hvad specielt angår tilskuddene til veje, er det jo ikke de sædvanlige statsskatter, der er tale om; det er de motorkørende, der betaler de fleste af vejudgifterne, og der er naturligvis ikke noget at sige til, at kommunerne på den ene eller den anden måde får andel i disse penge til deres vejudgifter.

Jeg må forstå kommunernes standpunkt således, at de i det hele taget har frarådet

ministeren at fremsætte lovforslag om hovedvejsproblemet. Jeg har imidlertid allerede givet udtryk for, at mit parti i hvert fald på visse områder kan billige ministerens forslag. Det er derfor mit håb, at de kommunale organisationer, nu da lovforslaget er fremsat, vil være folketingsudvalget behjælpelige med oplysninger, der kan bidrage til en udformning af lovforslaget, så at der kan blive et gnidningsløst samarbejde mellem staten og de enkelte kommuner, et samarbejde, som vil resultere i en effektiv udbygning af hovedvejsnettet her i landet. Da det er mit partis ønske at holde alle muligheder åbne for hensyntagen til kommunernes synspunkter, ligger det i sagens natur, at jeg ikke her ved lovforslagets første behandling skal tage stilling til alle enkeltheder i det; men da det er et lovforslag af betydelig rækkevidde, kan der være anledning til at gøre et par enkelte betragtninger gældende.

Hensigten med lovforslaget er åbenbart at intensivere arbejdet med både planlægning og udbygning af de gennemgående veje. Men jeg vil også gerne benytte lejligheden til at henstille, at alle hovedtrafikårer bliver fastlagt, da dette jo er en væsentlig forudsætning for lands- og egnspanlægningen. Det ville således være hensigtsmæssigt, om den jyske motorvejs linjeføring snarest blev fastlagt. Andre trafikårer skal jo afpasses efter en sådan vej, og for erhvervslivets udbygning kan det i visse tilfælde være af afgørende betydning, hvordan vejen bliver placeret.

Det foreslås, at den højtærede minister skal bestyre både anlæg og drift af motorveje. Det er en nydannelse, som vi i givet fald må se nærmere på. Så vidt jeg kan se, er det ikke hensigten, at staten skal oprette et nyt administrationsapparat med tilhørende personale og maskineri. Jeg vil også gerne advare imod, at kimen lægges til en udbygning af et sådant administrationsapparat.

Lovforslaget går altså stort set ud på, at staten skal afholde alle udgifterne ved anlæg og drift af motorveje og for hovedlandevejenes vedkommende afholde udgifterne 100 pct. for arbejder, der under den nugældende lov godkendes til vejfunds-tilskud. Jeg vil gerne spørge den højtærede minister, om det er tanken at fortsætte

[Asger Jensen.]

— så nogenlunde da — med den hidtidige praksis, hvorefter der til udretning af sving, udvidelse af veje og andre forbedringer på hovedlandeveje kan ydes vejfondstilskud.

Det konservative folkeparti er villig til at medvirke til en grundig drøftelse af de rejste problemer i et udvalg. Vi vil have det sigte at nå frem til et resultat, som på den mest effektive måde kan bidrage til udbygning af vore hovedlandeveje.

Jeg skal ikke ved denne lejlighed gøre bemærkninger om de foreslåede ændringer i vejbestyrelsesloven, da disse jo helt er afhængige af, hvad vi når frem til angående lovforslaget om hovedlandevejene. Vi må så senere tale om vejbestyrelsesloven.

**Kirkegaard:** Det er vist ikke bare her i tinget, sådan som det er fremgået af diskussionen i dag og i øvrigt også ved tidligere lejligheder, at der er almindelig enighed om, at vi her i landet har ganske gode veje. Jeg tror, den samme opfattelse gør sig gældende landet over; ret ubevidst måske erkender vi det, når vi kommer fra et eller andet udland og igen passerer den hjemlige grænse. Derfor er der formentlig heller ikke mange, der vil mene, at vi hidtil har båret os helt forkert ad, hverken hvad angår ledelse eller bevillinger på dette meget vigtige område.

Jeg har gerne villet sige dette, fordi det er min opfattelse, at de myndigheder, som hidtil har haft det største ansvar for både administration, udbygning og vedligeholdelse af vort vejnet, har klaret denne opgave på helt tilfredsstillende måde. Vort vejnet er ikke i forfald; det er ikke i en katastrofesituation, folketinget skal behandle de lovforslag, som ministeren for offentlige arbejder har fremsat, og som er til første behandling i dag.

Ved de bemærkninger, jeg nu har gjort, er det dog ikke min mening bare at antyde, at det er for tidligt at gå i lag med visse ændringer. Ingen ved det helt sikkert, men måske er vi kun ved begyndelsen på en udvikling, hvor kravene til vort vejnet bliver meget store; i hvert fald ved vi, at antallet af biler, som kører på vejene, stiger hastigt, og at det danske erhvervslivs omsætning og produktion stiger støt, og det står nok ganske klart for de fleste af os,

at et vejnet med tilstrækkelig stor kapacitet hører med til forudsætningerne for en fortsat udvikling af vort erhvervsliv. Det er derfor på tide, at vi går i gang med i det mindste forberedelserne til udbygningen af nogle gennemgående motorveje. Samtidig må vi fortsætte udbygningen af en del af vort nuværende vejnet til firsporede veje, et arbejde, som simpelt hen ikke kan vente. Af foreliggende erfaringer ved vi jo, at det ikke går an at regne med, at jernbanerne vil tage nogen synderlig del af et stigende transportbehov. Det er, så vidt man kan skønne i dag, til vejnettet, kravene vil blive stillet.

Når jeg skal tage stilling til administrationen af den forestående meget kostbare udbygning af vort vejnet, har jeg ingen kritiske bemærkninger til de kommunale myndigheder, som hidtil har planlagt og forestået udbygningen i samarbejde med trafikministeriet. Jeg har tværtimod kun anerkendelse til disse myndigheder og til ministeriet. Men når vi i den kommende tid skal til at se på vejstrækninger, som, når de er udbygget, får og skal have interesse for hele landet, primært for fjerntrafik, altså på veje, der skærer tværs igennem både amts- og sognekommuner, på veje med en linjeføring, der ikke vil give mange muligheder for at tilgodese mindre, lokale interesser — der er ingen mulighed for, at den slags veje kan nå at slå krøller ind til selv større provinsbyer — er vi altså nået et punkt i udviklingen, hvor lokale interesser nødvendigvis må træde noget i baggrunden. Så er det naturligt, at folketinget må tage direkte stilling, direkte ansvar, over for linjeføring og ikke de kommunale myndigheder, og så forekommer det i hvert fald mig ganske naturligt, at staten betaler, et synspunkt, som jeg i øvrigt synes der er tilslutning til her i folketinget, når man erindrer sig de udtalelser, som tid efter anden er fremsat fra forskellig side i salen, således som det i øvrigt er nævnt i ministerens fremsættelse.

Ud over et allerede tilstedeværende behov for en ret omfattende udbygning af vort vejnet kan det tænkes, at anlæg af f. eks. motorveje eller andre helt førsteklases veje kommer ind i billedet, når talen er om landsplanlægning; måske var det mere rigtigt, at jeg her brugte udtrykket landsplanlæg-

## [Kirkegaard.]

ning og egnsudvikling. Nu er det ikke min mening at komme ind på det her; jeg strejfer det i og for sig kun for at nævne, at hvis — og jeg lægger vægt på ordet hvis — vi engang skal have en motorvej på højderyggen op gennem Jylland, en vej, som jo allerede er stærkt fremme i diskussionen, ville jeg tro, at det var naturligt, at beslutningen om en sådan vej blev truffet i folketinget. Det ligger formentlig endda således, at den vej slet ikke bliver anlagt — eller først ud i en fjern fremtid — hvis ikke afgørelsen falder her i folketinget.

De ændringer angående vore vigtigste veje, både hvad angår det økonomiske og det administrative grundlag, som ministeren har bragt i forslag, må jeg altså anse for at være velbegrandede. Det vil utvivlsomt både i folketinget og udenfor være den almindelige opfattelse, at de myndigheder, som forlanger, at en vej skal være sådan eller sådan, at den skal ligge her eller dér, også må betale, i hvert tilfælde betale en rimelig part. Hvis én myndighed kan forlange at bestemme prisen, medens en anden myndighed skal betale, ville det vist være den almindelige opfattelse, at det måske meget let ville føre til fejlinvesteringer. Derfor bør folketinget næppe heller gå stort længere med i hvert tilfælde de højeste tilskudsprocenter, end tilfældet er i øjeblikket.

Forleden læste jeg i en avis, at Randers og Ålborg amter antagelig vedtager at bygge en bro over Mariager Fjord. Jeg tror, Randers amtsråd har vedtaget det, og det er et projekt, der i øjeblikket er til behandling i Ålborg amtsråd, et projekt, hvortil de to amter regner med at få et tilskud fra staten på 95 pct. I en sådan situation spørger man i og for sig sig selv, om der ikke i det økonomiske grundlag er for lidt, der tilskynder de to amtsråd til at udvise den strengest mulige påpasselighed og agtpågivenhed vedrørende et projekt, som dog skal koste ca. 13 mill. kr. Man kan godt komme til at tænke på, om ikke det ville være rimeligt, at den myndighed, som skal betale — i dette tilfælde — 95 pct., også var bygherre.

Når der er tale om fortsatte store investeringer gennem en årrække inden for samme område, altså på vejvæsenets område, kan det tænkes at være af betydning,

at det så nogenlunde er de samme myndigheder, de samme mennesker, der udarbejder de fortløbende projekter. Jeg vil gerne sige til beroligelse for det ærede medlem hr. Holmberg, at jeg tror, det vil være rigtigt, at det i nogen grad er de samme myndigheder, de samme ingeniører; de vil nemlig hurtigt høste erfaringer; de vil blive specialister inden for området — en god forudsætning for at udføre godt gennemtænkte, solide og holdbare projekter — og det samme vil også komme til at gælde de entreprenører, de firmaer, som påtager sig at bygge vejene. De får også snart så store erfaringer, at de i hvert tilfælde sjældent vil bedømme noget forkert, og det er en af forudsætningerne for både godt og billigt arbejde. Dertil kommer så, at fortløbende arbejder vil have den store betydning for sådanne firmaer, at de giver basis for anskaffelse af det bedst mulige materiel.

Vore muligheder for nyttige investeringer også i veje begrænses jo for tiden mere af mangel på arbejdskraft end af mangel på penge. Derfor vil det være af stor betydning, at det allerbedste materiel bliver bragt i anvendelse, simpelt hen automatisering i det omfang, det er gørligt, for at undgå et stigende pres på arbejdsmarkedet med deraf følgende prisstigninger.

Efter min opfattelse er det både sagligt og principielt rigtigt, at det er folketinget, der bestemmer, når og hvor kommende motorveje skal anlægges, og hvilke andre meget vigtige veje der skal have en lignende status, indtil vi har motorveje nok.

Til støtte for lovforslaget vil jeg yderligere nævne, at jeg er tilfreds med, at det i høj grad bygger på et nært samarbejde mellem ministeriet og de myndigheder, som hidindtil har løst så store opgaver inden for området på en ganske udmærket måde. Jeg tror ikke, at de myndigheder — det er altså de kommunale myndigheder, jeg tænker på — behøver at være bange for, at de ikke får opgaver nok også i fremtiden, og da jeg ikke kan se, at lovforslagene på nogen måde antaster det kommunale selvstyre, kan jeg på mit partis vegne give tilslutning til begge lovforslag.

**Arne Larsen:** De to lovforslag, vi i dag behandler, og hvoraf det ene, nemlig forslaget til lov om hovedlandeveje, er en nydannelse

[Arne Larsen.]

inden for vor vejlovgivning, må hilse med tilfredshed, og på socialistisk folkepartis vegne skal jeg tilsige vor velvillige medvirken til forslagernes gennemførelse.

I princippet er vi enige med den højtærede minister i de fremsatte forslag. Under hensyn til behovet for at fremskynde udbygningen af et motorvejsystem må forslagene anses for at være et såvel nødvendigt som rigtigt skridt fremad mod en fuldkommen-gørelse af vor vejlovgivning. Politisk må det vel anerkendes, at lovgivningsmagten bør have størst muligt indseende med, hvorledes de milliardbeløb anvendes, der nødvendigvis må bevilges til anlæg af motorveje og hovedlandeveje i de kommende år. Det er tillige en forudsætning for den billigst mulige udførelse af de store motorvejs- og hovedlandevejsanlæg, at der foretages en central planlægning af disse vejes linjeføring og deres tekniske udformning og af prioriteringen for udførelsen af de enkelte hovedlandevejs- og motorvejsstrækninger.

Selv om disse forslag i nogen grad griber ind på områder, hvor kommunerne før har haft den besluttende og den udøvende myndighed, kommer man ikke uden om, hvor smerteligt det end kan forekomme de kommunale organisationer at være, at denne myndighed for disse områders vedkommende nu må lægges over til ministeriet for offentlige arbejder. Heri ligger efter min mening på ingen måde en underkendelse af den erfaring og indsigt, de lokale vejmyndigheder besidder, men ved planlægningen og udførelsen af omfattende motorvejs- og hovedlandevejsanlæg må de lokale interesser ses i en større sammenhæng.

Hele diskussionen omkring linjeføringen for den jyske motorvej viser jo klart, at de kommunale myndigheder, som naturligt er, først og fremmest vurderer motorvejsfor-slagene ud fra, hvordan de tjener deres egne lokale interesser. Da der jo næppe er politisk mulighed for at bygge motorveje alle de steder, hvor det i og for sig kunne være ønskeligt, må det være rigtigst, at de motor- og hovedlandevejsanlæg, der bliver råd til, anlægges således, at de bliver til størst mulig gavn for den samlede trafik. Når man anlægger det synspunkt, at hovedlandevejene først og fremmest skal anlægges og administreres til gavn for den trafik, der

kører over længere afstande, må det på den anden side også erkendes, at det kan være meget forskelligt og meget problematisk, hvilken fornøjelse indbyggerne i en kommune får af en motorvej eller hovedlandevej i kommunen. Derfor finder vi det i mit parti ganske rimeligt og rigtigt, at vejfonden fuldt og helt overtager udgifterne både til anlæg og vedligeholdelse af motorvejene og anlægsudgifterne ved hovedlandeveje.

I § 7, stk. 3, i forslag til lov om hovedlandeveje er foreslået, at ministeren kan bestemme, at udgifter til forskriftsmæssig belysning af en hovedlandevejsstrækning uanset bestemmelsen i § 2, stk. 1, i vejtilskudsloven kan medregnes blandt vedkommende vejbestyrelses vejudgifter i henhold til samme lovs § 1. Dette forslag betegner et glædeligt fremskridt og burde snarest udvides til at omfatte alle veje med betydelig motortrafik. I vor tid opretholdes gade- og vej-belysning ikke som værn mod tyve og røvere, men, som den højtærede minister selv var inde på, i trafikikkerhedens interesse. Det vil derfor være rimeligt, om motortrafikken, det vil sige vejfonden, får lov til at betale driften af vej-belysningen, ikke blot på hovedlandeveje, men også på veje med tæt lokal trafik. Det er uværdigt, at menneskeliv skal gå tabt og betydelige værdier ødelægges, fordi der ikke er enighed om, hvem der skal betale vej-belysningen.

I § 10 i forslag om hovedlandeveje er foreslået, at såfremt der ved et i denne lov omhandlet anlæg påføres en kommune udgifter til omlægning eller flytning af ledninger eller spor, refunderes disse udgifter af vejfonden. Også denne nydannelse må anses for at være nødvendig og rimelig og kan vel være med til at overvinde megen tilbageholdenhed hos kommunerne over for nye større vejanlæg, idet omkostningerne til flytning af ledninger jo ofte kan være meget store. Måske burde bestemmelsen udvides til også at omfatte arbejder på andre veje, der anlægges og udbygges som følge af den voksende motortrafik, ud fra den betragtning, at motortrafikken skal betale de udgifter, den påfører samfundet.

Ordningen vil især få betydning for bykommunerne, der hidtil betop har været meget tilbageholdende med motorvejsanlæg. For Københavns kommune har netop

[Arne Larsen.]

de store udgifter til ledningsarbejdet spillet en ret stor rolle. Bestemmelsen burde også omfatte andre veje end hovedlandeveje, hvor det i trafiksikkerhedens interesse var nødvendigt, at visse veje i en tæt lokal trafik blev udbygget som hovedlandeveje eller motorveje.

Den højtærede minister har både i bemærkningerne til lovforslagene og i sin fremsættelsestale givet udtryk for, at det øgede tempo i motoriseringen ikke blot betyder, at større investeringer må forudses, men også at tempoet for deres gennemførelse må forstærkes. Dette kommer også til udtryk i den betænkning, som blev afgivet af det trafikøkonomiske udvalg om indplaceringen af de store trafikinvesteringer. Det er sikkert også nødvendigt, at lovgivningsmagten i højere grad end hidtil får hånd i hanke med den nødvendige udbygning af hovedlandevejene, og det foreliggende lovforslag rummer i sig selv flere udmærkede ting. Forslaget kan imidlertid kun betragtes som lidet tilfredsstillende, al den stund der på folketingets bord ligger et finanslovsforslag, hvor der til almindelige vejfundsarbejder kun er afsat 200 mill. kr. mod 100 mill. kr. i indeværende finansår. Under hensyn til fortsatte prisstigninger og under hensyn til omsætningsafgiftens virkninger er der praktisk taget afsat — finder jeg — et mindre beløb for det kommende finansår end i det indeværende. Når ministeren vil fritage kommunerne for nogle udgifter, er det nødvendigt, at staten så at sige udfylder huller ved at påtage sig en større byrde end hidtil; ellers opnås jo det stik modsatte af det, ministerens lovforslag egentlig tilsigter.

Jeg vil derfor tillade mig at spørge den højtærede minister, i hvilket omfang han vil foreslå arbejder på hovedlandevejensnettets udført i 1963-64, og om der, såfremt det forslag, vi i dag behandler, ophøjes til lov, af regeringen vil blive fremsat ændringsforslag til finanslovsforslaget, indeholdende en særlig bevilling til arbejder på hovedlandeveje ud over de allerede foreslåede

200 mill. kr., som jo skal gives til almindelige vejfundsarbejder; eller er det den højtærede ministers tanke, at udgiften til anlægsarbejder på hovedlandeveje skal afholdes fuldt ud af den foreslåede bevilling på § 26 i finanslovsforslaget? Såfremt det sidste skulle være tilfældet, vil det foreliggende lovforslag om hovedlandeveje jo direkte betyde en formindskelse af investeringerne i vejanlæg, idet kommunernes hidtidige bidrag til hovedlandevejene falder bort, såfremt lovgivningsmagten da ikke i hvert enkelt tilfælde pålægger kommunerne et bidrag. Vi finder det forkert, såfremt statens merudgifter, hvis lovforslaget vedtages, dækkes ind ved nedskæringer eller udskydelse af andre nødvendige vejarbejder.

Når folketinget før eller senere skal træffe beslutning om iværksættelse af konkrete vejanlæg, forekommer det mig rimeligt, at folketinget modtager en virkelig orientering om alle de foreliggende vejplaner. Hvis ikke folketinget får mulighed for at foretage en helhedsvurdering af behovet for udbygning af hovedlandevejensnettets, er der jo intet vundet ved at tage initiativet fra kommunerne. Dette forekommer mig så meget desto rimeligere, som man allerede i 1957 vedtog loven om bestyrelsen af de offentlige veje, hvori der udtrykkeligt i § 21 står:

„Ministeren for offentlige arbejder udarbejder efter forhandling med de pågældende vejbestyrelser en vejplan for hele landet, omfattende samtlige hovedlandeveje og landeveje samt sådanne biveje, som må anses for at være af særlig betydning for den gennemgående færdsel.“

Jeg synes, det haster med at få et sådant anlægsprogram frem, så folketinget kan danne sig et helhedsbillede af de vejplaner, som vi har behov for.

Behovet for udbygning af vejnettets må også ses i forhold til omkostningerne. For at dette lovforslag skal blive til nogen nytte, anser jeg det for påkrævet, at ministeren i det mindste fremlægger en 5 eller 10 års plan for udbygningen af hovedlandevejene. Pla-

[Arne Larsen.]

nen bør efter min mening indeholde en opgørelse over udgifterne ved hvert enkelt vejanlæg, ikke blot for det år, i hvilket loven herom vedtages, men for hvert eneste år, indtil arbejdet er afsluttet. Folketinget bør have en sammenfatning af dette materiale, så det klart fremgår, hvilke beløb folkettinget kan påregne at skulle bevilge til de igangværende arbejder år for år.

Når der foreligger et sådant anlægsprogram, som jeg her efterlyser, vil det også være muligt at tage stilling til, om det vil være fordelagtigt at oprette et centralt projekterings- og anlægskontor for motorvejene. Man siger nok, at staten har svært ved at få de nødvendige teknikere — jeg har været inde på dette spørgsmål ved anden lejlighed her i tinget — men det kan efter min mening kun skyldes, at staten betaler dårligere end de private entreprenør- og ingeniørfirmaer. Det er dog galt, at staten sparer på skillingen ved at holde lønningerne nede for sine egne ansatte, mens den lader daleren rulle ved at indgå millionkontrakter med private firmaer, som ved prisberegningen nok skal sørge for at sikre sig, at der bliver råd til både de nødvendige teknikerløbninger og til fortjeneste for firmaet. Jeg vil også finde det rigtigt, at man overvejer, om ikke staten i lighed med, hvad man har gjort på andre områder, selv forestår disse store, omfattende vejanlæg, eventuelt opretter egen ingeniør- og entreprenørvirksomhed.

Hvad angår forslag til lov om ændring i lov om bestyrelsen af de offentlige veje, kan vi også tiltræde dette, da alle de foreslåede ændringer jo er en følge af lovforslaget om hovedlandeveje.

Af mine bemærkninger har den højtærede minister forhåbentlig fået den opfattelse, at vi er positivt indstillet over for de fremsatte lovforslag og gerne medvirker til deres gennemførelse, men at vi også finder, at der er et og andet at rette, et par skønhedspletter, som vi gerne så fjernet. Vi håber, at vore ønsker vil blive imødekommet under den videre behandling af lovforslaget.

**Grøndahl:** Da mit partis ordfører, det ærede medlem hr. Rimstad, er forhindret, skal jeg på partiets vegne fremsætte nogle bemærkninger til lovforslagene.

Til den højtærede minister for offentlige arbejder vil jeg gerne, inden jeg i det efterfølgende går ind i detaljer vedrørende de fremsatte lovforslag, sige et par ord om en enkelt bemærkning i ministerens fremsættelsestale. I denne tales fjerdesidste stykke siges det, at forskellige betydende kommunale myndigheder og foreninger, der nævnes ved navn, ikke — af en række nærmere angivne grunde — har kunnet anbefale lovforslagene.

Der tages jo i almindelighed her i tinget kun lidt hensyn til, at vort parti ikke er udvalgsberettiget. Men når den højtærede minister i den tale, hvormed han ledsager så vigtige lovforslag som disse, ligefrem siger, at de pågældende kommunale myndigheders og foreningers indvendinger vil man jo få lejlighed til at drøfte i det udvalg, der antagelig nedsættes, så glemmer ministeren øjensynlig helt, at vort parti ikke får lejlighed til at stifte bekendtskab med disse indvendinger. Vi har derfor selv måttet skaffe os en kopi af kommunernes skrivelse; men det havde været nemmere, om den, der er dateret den 5. september i år, havde været optrykt som bilag til ministerens forslag. Den betegner nemlig, ganske vist i en særdeles urban form, en temmelig skarp kritik af forslagene. Hovedlinjerne i den højtærede ministers forslag er jo, at anlæg af motorveje og hovedlandeveje i øvrigt ligesom enhver fremtidig opklassificering af eksisterende veje skal bestemmes gennem en særlig lovgivning. Videre skal anlæg og drift af motorveje fremtidig betales fuldt ud af staten — i parentes: vejfonden, som det jo så smukt er angivet flere steder — i realiteten altså med 100 pct. af de motorkørende. Endelig skal større anlægsarbejder på de øvrige hovedlandeveje ud over motorvejene, der hidtil normalt har fået vejfondstilskud, nu også betales med 100 pct. af vejfondsmidlerne.

I kommunalskrivelsen af 5. september — afsenderne er i øvrigt Københavns og Frederiksberg kommuner, Amtsrådsforeningen, Den danske Købstadforening, Foreningen „Bymæssige Kommuner“ og De samvirkende Sognerådsforeninger — står der, at man fra kommunal side ganske kan tilslutte sig, at landets vejudbygning bør ske efter en helhedsplan og i det tempo, som regering og folketing finder forsvarligt. Og her er sagen

[Grøndahl.]

jo også ganske rigtigt den, at den gældende vejbestyrelseslov i § 21, stk. 1, bestemmer, at ministeren for offentlige arbejder skal udarbejde en vejplan for hele landet. Efter at have nævnt dette fortsætter 5. september-skrivelsen ordret — jeg beder om tilladelse til et citat —:

„Kommunerne finder det derfor ønskeligt og vil for deres vedkommende gerne medvirke til, at arbejdet med udarbejdelsen af vejplanen fremmes mest muligt“.

Bag denne sidste sætning skjuler sig det forhold, at også hvad vejvæsenet angår, er staten desværre en dårlig administrator af sine egne love. I dag, mere end 5 år efter vejbestyrelseslovens vedtagelse, er arbejdet med at udarbejde en vejplan i ministeriet foreløbig kun resulteret i forslag — altså ikke i planer — til og med andenklasses landeveje, mens tredjeklasses landeveje og vigtige biveje slet ikke er berørt.

På dette punkt har de pågældende kommunale myndigheder store betænkeligheder, der kan formuleres således: skal vi gennem en ny lov sættes helt ud af spillet på vigtige områder, så må man først og fremmest sikre sig, at det nødvendige arbejde vil blive gjort af den, der overtager ansvaret. Og her skræmmer sporene øjensynligt.

I øvrigt mener vi, at motorvejene fortsat skal bygges og vedligeholdes af amterne, måske 2 eller flere amter sammen af praktiske grunde; og for at undgå misbrug i forbindelse med, at én myndighed disponerer og en anden betaler, bør man indrette sig således, at vejfonden betaler en fikseret, men indeksreguleret sum pr. km motorvej, eventuelt differentieret efter kvadratmeter kørebaneanlæg, antal broer, flyttet jordmængde etc. En sådan sum skulle dels udredes ved nyanlæg, dels ved vedligeholdelse, så vidste amterne, hvad de havde at regne med, og de skulle i så fald kun afvente igangsætningstilladelse fra enten ministerium eller folketing.

Man bør vel i forbindelse hermed benytte lejligheden til at imødegå den ofte anvendte talemåde, som flere af de ærede ordførere har anvendt eller citeret her i dag, at når staten betaler, skal staten også bestemme. Motorafgifterne er taget op af lommerne på de motorkørende. De opkræves af praktiske grunde gennem toldvæsen og politi og for-

bruges af kommunale myndigheder til bilisternes og samfundets bedste. Ind i dette billede at drage et ministerium for offentlige arbejder, der i forvejen har svært ved at løse de koordineringsopgaver, det selv tidligere har tiltaget sig, for at give det al bestemmelsesret over hele hændelsesforløbet forekommer helt overflødig og hæmmende.

Vi kan — sammen med de kommunale myndigheder — ikke følge ministeren i disse forslag, som i hvert fald under udvalgsarbejdet skal undergå væsentlige forandringer, for at de skal kunne regne med vort partis stemmer.

**Ministeren for offentlige arbejder (Lindberg):** Jeg vil gerne takke de ordførere, der har givet tilslutning til lovforslagene. Det er jo i hvert tilfælde for en række ordføreres vedkommende med ubetinget tilslutning, de har udtalt sig i dag. Jeg forstod på de ærede medlemmer hr. Holmberg og hr. Asger Jensen, at der var lidt tvivl, om de kunne give helhertet tilslutning, eller det sådan var noget, de nærmere skulle se på i udvalget. Det må vi så afvente.

Jeg skal prøve at bremse nogle bemærkninger vedrørende spørgsmål, der mere eller mindre er stillet til mig. Jeg vil gerne begynde med ordføreren for socialdemokratiet, det ærede medlem hr. Horn. Det ærede medlem var vel nok lidt spøgfuld, når han snakkede om, at der kunne være tale om at tilbagebetale nogle af pengene til Nyborg kommune for den motorvej, vi for nogle år siden byggede ved Knudshoved. Men hvis man skulle drage den sammenligning, som det ærede medlem foretog med sagen om fiskerne fra Esbjerg og deres skattespørgsmål, kunne der jo i og for sig være nogen logik i det. Det andet spørgsmål, det ærede medlem hr. Horn rejste, det om byggelinjerne, egner sig jo bedst til nærmere behandling i det udvalg, som jeg går ud fra bliver nedsat.

Det ærede medlem hr. Holmberg skuffede mig en del, for jeg havde ærlig talt efter de drøftelser, der fandt sted i folketinget sidste år, fået den opfattelse, at det ærede medlem hr. Holmberg ville være principiel tilhænger af et lovforslag som det, vi i øjeblikket behandler. Nu forstår jeg, at den

[Ministeren for offentlige arbejder.]

omstændighed, at man fra de kommunale organisationers side har været, hvad skal jeg sige, nødt til at gå imod lovforslaget, har gjort et vist indtryk, og at ikke mindst det, at amtskommunerne er gået imod forslaget, har gjort et vist indtryk inden for det parti, som det ærede medlem repræsenterer, og det er der jo ikke noget at sige til. Men jeg tror nu nok, at vi under den kommende udvalgsbehandling kan få overbevist det ærede medlem og hans parti om, at det, der her foreslås, er det principielt rigtige. Det ærede medlem fremførte jo en række betragtninger, der i og for sig førte til det samme.

Jeg tror, at det ærede medlem hr. Holmberg i nogen grad tager fejl, når han mener, at man godt på det bestående lovgrundlag kan lade det høje ting bestemme i de enkelte spørgsmål om at bygge hovedlandeveje eller motorveje. Det er nemlig sådan, at det er nødvendigt at ændre lovgivningen. I øjeblikket er det sådan, at det er kommunerne, der er bygherrer, det er amtsrådene, det er bykommuner, sognekommuner og bymæssige bebyggelser, der står som bygherrer, og sådan som lovene af 1957 og 1958 er affattet, har folketinget ingen beføjelse til at beskæftige sig med disse spørgsmål. Det er bl. a. det, der blev kritiseret ved forskellige lejligheder i fjor; på et spørgsmål fra det ærede medlem hr. H. C. Toft måtte jeg sige, at sådan som ordningen nu engang er formuleret og gennemført, kan man ikke i folketinget træffe beslutninger om disse spørgsmål. Det var linjeføringen af en eventuelt kommende motorvej i Jylland, der var på tale dengang, men det ligger i virkeligheden sådan, at hvor det drejer sig om vejanlæg på alle områder, er det i øjeblikket kommunerne, der er bygherrer, og det er en af årsagerne til, at vi må foretage en ændring — for i virkeligheden at tilfredsstille til alle sider i det høje ting — i retning af, at det bliver folketinget, der kommer til at træffe beslutningerne.

Dette er sådan set ikke den væsentligste årsag. Den væsentligste årsag er, at udviklingen er gået, som den er, at det — således som det ærede medlem hr. Horn var inde på — ikke længere er de kommunale interesser, der i så høj grad er knyttet til

motorvejene og hovedlandevejene, men det i højere grad er landsdelenes for ikke at sige hele landets afgørende vé og vel, disse veje skal tjene, og derfor er det en naturlig ting, at man går væk fra, at de kommunale myndigheder skal være bygherrer, og går over til, at staten skal være bygherre på disse områder.

Det gør det jo lettere, når man i forvejen er nået så langt, som vi er nået i lovgivningen med hensyn til betalingssspørgsmålet. Det havde ligget væsentlig vanskeligere, hvis man havde haft en opdeling med 50 pct. af udgifterne til staten og 50 pct. til kommunerne; så havde det nok været vanskeligere at gå over til en nyordning. Men sådan som betalingsforholdet har udviklet sig, hvor praktisk talt betalingen i dag op til 99 pct. af udgifterne til motorvejene og op til 95 pct. af udgifterne, hvor det drejer sig om hovedlandeveje og broanlæg, er lægges af staten, er det ikke så vanskeligt at tage det sidste skridt og gå over til at gøre vejene til statsveje.

Nu vil jeg gerne sige til det ærede medlem hr. Holmberg — og det gælder også andre ærede ordførere — at vi på ingen måde beklager os over det arbejde, som kommunerne hidtil har udført. Jeg har sagt i min fremsættelsestale og vil gerne gentage det her, at jeg mener, der har været et udmærket samarbejde mellem ministeriet for offentlige arbejder og vejdirektoratet på den ene side og de kommunale myndigheder på den anden side, og det foreliggende lovforslag er da også formuleret sådan, at vi fortsat skal bevare dette samarbejde. Vi tænker på ingen måde på at bygge en ny administration op. Vi tænker på at bruge amtsvejvæsenerne, sådan som de nu engang er indrettet med de tekniske fordele, de har ved, at de har mandskabet derude. Det samme gælder med hensyn til bykommunerne; samarbejdet fortsætter mellem staten og kommunerne, sådan at man udnytter den arbejdskraft, der er til stede.

Jeg tror simpelt hen ikke, det vil være muligt, i hvert fald ikke i den situation, vi befinder os i i dag, at bygge et helt nyt statsorgan op, der skulle have til opgave at planlægge og lede dette arbejde ude i marken. Jeg tror, det er en nødvendighed at bygge på et samarbejde på disse områ-



## [Ministeren for offentlige arbejder.]

der, og jeg tror derfor heller ikke på, at den modstand, vi har mødt fra kommunal side, bunder så dybt. Jeg tror, at når kommunerne får lejlighed til virkelig at tænke tingene igennem, vil man erkende, at der i disse lovforslag for det første ligger en økonomisk håndsrækning til kommunerne, idet staten jo overtager ikke alene motorvejene op til 100 pct., men også hovedvejenes anlæg og i fremtiden også overtager vedligeholdelse og drift af motorvejene samt de ikke uvæsentlige udgifter med hensyn til belysning, nedlægning og optagning af kabler o. s. v.

Jeg tror altså, at modstanden, når det kommer til stykket, ikke er så stærk ude i kommunerne, men det er jo altid ved nydannelser sådan, at kommunerne nødig vil have noget taget fra sig, men gerne vil beholde så meget som muligt. Jeg tror som sagt, at det samarbejde, der har fundet sted hidtil, nok skal blive bevaret — det vil jeg gerne sige til trøst for det ærede medlem hr. Holmberg, som jeg forstod nærmest i denne henseende havde betænkeligheder.

Det ærede medlem hr. Holmberg var også inde på, at det var vejdirektoratet, der havde ansvaret for, at der ikke var sket mere med hensyn til at udbygge vore veje. Dette ansvar vil jeg nu gerne fritage vejdirektoratet for. Ansvar for, at der ikke er sket mere, at vi ikke er kommet længere, ligger hos regeringen, det ligger hos det høje ting. Sagen er nemlig den, at jeg for mit vedkommende i de år, jeg har siddet som minister for offentlige arbejder, hvert år har ønsket flere penge til disse formål, end jeg har fået bevilget; jeg har hvert år fået skåret de anlægsudgifter ned, som jeg har opgjort at skulle bruge. Og så kan vi ikke komme og sige, at det er vejdirektoratets skyld, at der ikke bruges flere penge, når skylden dog kan føres tilbage til dette høje ting. Det er ikke nogen kritik mod det høje ting, for det har vel været nødvendigt af afstemme indtægter og udgifter efter hinanden, men jeg vil gerne sige til oplysning, at det er ikke vejdirektoratets skyld.

Jeg takker det ærede medlem hr. Asger Jensen, som jeg synes viste meget stor forståelse for lovforslaget, og jeg vil gerne

udtale, at jeg ligesom det ærede medlem, hvis det er muligt, gerne vil arbejde med på at tilpasse lovforslaget sådan, at kommunerne også kan give det deres velsignelse. Jeg har måske lidt mere tvivl i så henseende end det ærede medlem, men det må jo vise sig fremover. Jeg vil helst have den allerbedste forståelse med de kommunale myndigheder i hele dette arbejde.

Det ærede medlem var inde på spørgsmålet om den jyske motorvej, og det samme har et par andre ærede ordførere været. Jeg skal ikke ved denne lejlighed gå ind på hele dette spørgsmål i detaljer, men kun fremhæve, at når disse lovforslag er gennemført, vil hele dette spørgsmål givet komme til behandling her i folketinget, som altså får til opgave — den måske ingenlunde lette opgave — at fastlægge linjeføringen for motorvejen op igennem Jylland — eller ned igennem, hvad man nu vil. Jeg er helt enig med det ærede medlem i, at det tidspunkt, hvor man skal fastlægge denne linjeføring, nærmer sig. I hvert fald hvis man skal planlægge fornuftigt, tror jeg det er overordentlig vigtigt for amter og kommuner i Jylland at vide, hvor man er henne med denne linjeføring. Dermed være jo ikke sagt, at denne motorvej er en af de første opgaver, der skal løses. Det tror jeg nemlig ikke den er. Der er visse byer derovre, hvor problemerne med omkørselsvejene i forbindelse med den kommende motorvej skal løses meget hurtigt. Men jeg tror altså, at det er af overordentlig stor værdi for de dispositioner, man i øvrigt skal træffe med hensyn til planlægning af mange andre ting ude i byerne, at man ved, hvor en kommende motorvej vil komme til at ligge, og derfor vil jeg gerne give tilsagn om, at vi, så snart disse lovforslag er gennemført, meget hurtigt skal fremme en fastlæggelse af denne linjeføring. At det så kommer til at volde megen diskussion, er jeg forberedt på, for der er som sagt modstående interesser i hele denne sag.

Jeg har svaret på det ærede medlem hr. Asger Jensens spørgsmål vedrørende administrationen; det er ikke meningen at bygge noget stort nyt administrationsapparat op.

Det ærede medlem spurgte endelig, om det var meningen, at man med hensyn til udretning af sving og den slags i fremtiden ikke

## [Ministeren for offentlige arbejder.]

skulle bruge vejloven, sådan som den er brugt hidtil, og dertil kan jeg kun svare bekræftende; det er meningen.

Jeg vil gerne takke det ærede medlem hr. Kirkegaard for de betragtninger, han gjorde gældende. Det, det ærede medlem sagde, var uhyre rigtigt, og jeg vil ikke undlade at sige, at jeg ligesom det ærede medlem synes, at det ofte kan være lidt vanskeligt — selv om jeg ikke på nogen måde vil kritisere amterne — at være bygherre for noget, man kun skal betale 1 pct. af, mens andre skal betale de 99 pct.; det er vel nok rigtigt, at de, der betaler de 99 pct., er dem, der er bygherrer.

Også det ærede medlem hr. Arne Larsen vil jeg gerne takke for tilslutningen. Jeg forstod, at det ærede medlem gerne ville gå noget videre på forskellige områder; det gælder bl. a. belysningsudgifter og ledningsnet, hvor det ærede medlem gerne ville have en udvidelse til endnu større områder end det, lovforslaget tilsigter. Jeg tror ikke, jeg på forhånd vil give noget tilsagn herom. Lovforslaget i sig selv indeholder så store yderligere udgifter for staten, at det vil være vanskeligt at tage mere ind derunder end det, som i forvejen er kommet med i lovforslaget, sådan som det er formuleret.

Det ærede medlem var inde på nogle betragtninger om, at man ikke kunne forvente, at den nye lov ville gøre nogen særlig gavn, når man ikke bevilgede tilstrækkelig mange penge til at udføre det arbejde, der skal udføres på dette felt. Jeg har i og for sig givet udtryk for, at jeg ikke som minister for offentlige arbejder er uenig med det ærede medlem, men jeg har samtidig sagt, at man selvfølgelig må indrette sig efter de økonomiske forhold, der nu engang råder i landet. Jeg kan godt betro det ærede medlem og det høje ting, at jeg havde sigtet imod at få ca. 35 pct. mere til vejfundsarbejder, altså op imod 300 mill. kr. for det kommende finansår, men jeg har altså ikke haft mulighed for at få flere penge end de 200 mill. kr. Det behøver dog ikke at betyde, at man ikke skal gå i gang med de opgaver, som er mest presserende. Man må jo indrette sig, og det er heldigvis sådan, at fordi man skal gennemføre linjeføring og ekspropriationer o. s. v., skal alle

pengene ikke bruges på et år. Det er der ikke muligheder for, og derfor må vi under de givne økonomiske forhold indrette os sådan, at vi kommer i gang med de opgaver, der er de mest nødvendige; det har jeg tidligere over for det høje ting gjort rede for.

I denne forbindelse vil jeg også gerne sige til det ærede medlem, at det er helt rimeligt og naturligt, at man, når der kommer forslag, enten det nu drejer sig om linjeføring af den jyske motorvej, eller det drejer sig om at bygge hovedlandeveje eller motorveje et andet sted, fremskaffer oplysninger med hensyn til planlægningen fremover. Det er dog ikke altid muligt at sige det præcist, fordi forholdene jo ændrer sig, strukturen i det danske samfund ændrer sig, og det, der måske er en udmærket plan i 1950, kan godt for visse deles vedkommende være helt ændret, når man når frem til 1960, og sådan vil det gå fremover.

Det ærede medlem hr. Grøndahl kan jeg desværre ikke takke for tilslutning. Jeg tror, det ærede medlem tager fejl, når han mener, at det, kommunerne går ind for, er rigtigt. Jeg tror som sagt, at den anden linje er den rigtige, nemlig at vi nu fra statens side får større indseende med hele dette spørgsmål. Men jeg kan erkende over for det ærede medlem, at det nok havde været rigtigere i betragtning af, at det ærede medlems parti ikke er udvalgsberettiget, at citere hele skrivelsen fra de kommunale organisationer i min fremsættelsestale. Det har jeg såmænd også haft under overvejelse, men jeg kom til det resultat, at udvalget til sin tid kunne se på det, og jeg indrømmer, at jeg har begået den fejl ikke at tænke på, at det ærede medlems parti ikke er udvalgsberettiget. Nu behøver jeg jo ikke at tilbyde at tilstille det ærede medlem og hans parti en kopi af denne skrivelse, da jeg forstår, at det ærede medlem selv har skaffet sig den; det skulle jeg ellers have været villig til.

**Horn:** Må jeg gøre den enkelte bemærkning til det ærede medlem hr. Grøndahl, at det, at man ikke tilhører et udvalgsberettiget parti, jo ikke betyder, at man ikke nogenlunde har mulighed for at følge arbejdet her i huset med de enkelte lovforslag. Det vil i hvert fald ikke blive tilfældet for disse lovforslags vedkommende; hvis det ærede

[Horn.]

medlem vil følge arbejdet nærmere, er der med den praksis, vi følger, mulighed for ham til at skaffe sig viden om sagen.

Det ærede medlem hr. Holmberg ligesom antydede, forstod jeg, at når vi i 1957-58 vedtog lovforslag, der drejede sig om dette område, i enighed, måtte det være godt dermed. Men det ærede medlem ved jo udmærket godt, at vi dengang rejste det spørgsmål, vi her taler om; det blev nævnt i betænkningen, men kom ikke videre — det var en af de ting, vi måtte give afkald på som betaling for at få enighed. Det ærede medlem kan heller ikke være uvidende om, at vi stadig væk er interesseret i at få spørgsmålet løst. Jeg synes, som jeg sagde første gang jeg havde ordet, at det på baggrund af alle de mange lejligheder, hvor spørgsmålet er blevet bragt på bane af forskellige medlemmer fra oppositionen, var naturligt for den højtærede minister at antage, at der var sket et sindelagsskifte i de ærede partier, og at tiden nu var inde til at få spørgsmålet løst. Det synes jeg der var god grund til at tro.

Det ærede medlem hr. Holmberg viste udmærket balancekunst i dag, idet det ærede medlem i sin tale kom ind på følgerne af overgangen til statsveje, og så tænkte jeg: nu får vi nok en længere redegørelse for, hvad de følger kan blive — frygtelige måske. Men faktisk fik vi ikke at vide, hvad følgerne var. Det ærede medlem spurgte, hvem der har bygget vejene, og hvem der har vedligeholdt dem, og svarede selv, at det havde kommunerne. Ja, ja, og det er der i høj grad kvitteret for både af den højtærede minister og af os andre; kommunerne har gjort det i god fordragelighed og med dygtighed. Men som den højtærede minister lige har understreget så stærkt: når det er staten, det vil sige alle landets skatteydere, der har betalt for det, og når det er statsadministrationen, der ordner forvaltningen af de penge, vi her har indbetalt, må der forekomme en betydelig dobbeltbeskæftigelse — det vil det ærede medlem vel næppe benægte — fordi både staten, amterne og kommunerne er blandet ind i det.

Ganske vist nævnte det ærede medlem hr. Grøndahl, at motorskatterne på en lidt mærkelig måde blev sammenblandet med de forhold, vi her taler om; men det rime-

lige må være, at staten i højere grad kommer ind i billedet. Det kunne være interessant, hvis nogen havde tid til det, at få undersøgt, hvor mange gange de samme mennesker så det ene sted og så det andet sted snakker om de samme veje, som skal bygges efter ganske bestemte principper, selv om de vilkår, hvorunder de bygges, kan være forskellige. Derfor duer det forslag ikke, som det ærede medlem hr. Grøndahl fremsatte om, at man skulle give et ganske bestemt beløb, og så var den klarert, for det forhindrer simpelt hen de praktiske forhold. Det er skrivebordsfilosofi; det ville være nemt, hvis det var så enkelt.

Jeg tror altså, at der forekommer dobbeltbeskæftigelse, sådan som vi har ordnet det nu — det kan ikke være anderledes. Jeg vil gerne spørge det ærede medlem hr. Holmberg: hvordan ser det så ud, når vi trænger ind til sagens kerne? Er det så ikke sådan, at vel kan kommuner og amter have deres specielle ønsker om at få lokale interesser tilgodeset, skønhedsinteresser, hvad udstyr, anlæg o. s. v. angår, men til syvende og sidst vil det være vejdirektoratet sammen med ministeren, der afgør, om bevilning hertil kan gives i det pågældende tilfælde? Det er ganske rigtigt, at det hidtil stort set er gået i al fordragelighed; der har måske været lidt syrlighed, snart fra den ene og snart fra den anden side, men det er blevet klarert.

Vi tror, tiden er inde til, at spørgsmålet nu kan løses på en nemmere og en enklere måde, så at en hel masse højt kvalificerede folk kan spare en masse tid, hvilket jeg pegede på i mit første indlæg, og det synes jeg dog vi alle må stræbe henimod. Men som jeg også sagde før, ved jeg, at der her er en hel række personlige forhold, som i høj grad er til hinder for, at noget sker. Vi ved, at det er umuligt at få to kommuner sluttet sammen, hvis begge de to siddende sognerådsformænd er indstillet på at ville være sognerådsformand i den nye storkommune. Vi kender det med skoleinspektører, vi kender det med dit, og vi kender det med dat. Det er et spørgsmål om at have mod til at vedkende sig det gamle ord om, at den, der overvinder sig selv, er større end den, der indtager en stad. Det har både det ærede medlem hr. Holmberg og de kommunale organisationer — dette være sagt i al ven-

[Horn.]

skabelighed — grund til at skrive sig bag øret i denne sag.

Jeg anbefaler lovforslagene til vedtagelse.

**Holmberg:** Den højtærede minister var åbenbart skuffet over mig. Jeg håber, det mere gælder den tale, jeg holdt i dag, og jeg formoder, at skuffelsen kom frem i anledning af min stilling til motorvejene, som ministeren måske mente knap nok var tilstrækkelig klar. Men det sker jo en gang imellem, at vi gensidig bliver skuffet over hinanden.

Jeg skal lige kort kommentere, hvad jeg sagde før om motorvejene, og så kan jeg jo også her fremdrage min skuffelse over ministerens argumentation med hensyn til vejdirektoratet. Jeg kan ikke se, det tjener noget som helst formål at argumentere, som ministeren gjorde, og næsten skyde mig i skoene, at jeg havde sagt, at vejdirektoratet bar skylden for, at der ikke blev bygget motorveje. Det eneste, jeg nævnte i den forbindelse, var den prognose, som vejdirektoratet har tilstillet folketinget. Jeg gjorde opmærksom på, at den var forkert; men det er måske naturligt, at den var forkert, for det er svært at bedømme udviklingen. Vi fik for nogle år siden at vide, at det drejede sig om 5,5 milliard kr., og nu nævnes tallet 10 milliarder. Det er klart, at vi bare har embedsmændene i vejdirektoratet til at foretage den slags opstillinger for folketinget; og at det endvidere også har betydning i forbindelse med det, som folketinget senere skal planlægge, er en selvfølge. Men at anlægge betragtninger derudover, sådan som ministeren gjorde, kan jeg ikke se tjener noget som helst formål — i alle tilfælde ikke noget fornuftigt formål.

Når ministeren så nævnte min stilling i øvrigt til de to lovforslag — det ærede medlem hr. Horn var inde på det samme — og ville hævde, at jeg før havde taget en anden stilling, synes jeg alligevel, det er ganske nyttigt at drage frem, hvad der blev sagt, sidste gang vi drøftede netop statsveje. Det var den 16. november 1961 — det står i tidenden sp. 967 — da vi havde debat om en fælles vej- og jernbanebro over Store-Bælt, hvor også statsveje blev nævnt.

Jeg citerer ganske kort mit svar til det ærede medlem hr. Horn, der havde talt om statsveje. Jeg sagde:

„Vi kan kalde dem, hvad vi vil, men det er rigtigt, at når der er tale om 100 pct.s refusion fra staten, nærmer vi os, hvad man kan kalde statsveje.“

Og jeg tilføjede:

„Navnet kan være ligegyldigt, men man behøver jo ikke at sætte en stor statsadministration i gang af hensyn til deres administration og vedligeholdelse. Det kan godt være amterne, der klarer disse ting, . . .“

Her er jeg ikke spor i uoverensstemmelse med den tale, jeg har holdt i dag.

Endvidere nævnte jeg i mit svar til ministeren, samme dag vi diskuterede det — det står i tidenden sp. 1017 — bl. a. også, at ministeren ikke skulle regne med, at vi tænkte på en ændring med hensyn til amtsvejene og hovedvejene. Jeg sagde her:

„Det, jeg var inde på, var statsvejene; de har nemlig en karakter, som næsten er helt modsat de øvrige vejes, og med hensyn til statsvejene mener vi stadig, det er rigtigt, at der bliver 100 pct.s refusion både til planlægning og til vedligeholdelse, men det gælder altså for vort vedkommende bare motorveje.“

Jeg synes, det var unødvendigt for mig at nævne dette, men hermed har jeg gjort rede for det, jeg har sagt før; der er altså ikke uoverensstemmelse. Havde der i øvrigt været det, kunne det måske også være ganske naturligt, når der nu er gået et stykke tid og vi har fået forskellige nye argumenter frem. Men der er altså ikke nogen uoverensstemmelse.

Jeg har altså i dag givet udtryk for velvilje over for tanken om, at vi i hvert fald kan drøfte de bestående ejerforhold vedrørende de kommende motorveje, om de skal henhøre under amterne eller under staten.

**Arne Larsen:** Jeg skal ikke nægte, at jeg blev en lille smule skuffet over den højtærede ministers besvarelse af mine spørgsmål.

Spørgsmålet om belsynsavgifterne synes jeg at man burde tage et videre hensyn til, ikke alene på hovedlandevejsstrækning-

[Arne Larsen.]

ger, men også på andre meget stærkt befærdede landevejsstrækninger.

Den højtærede minister kom også ind på planlægningsspørgsmålet. Jeg mener fortsat, at når der i vejbestyrelsesloven § 21 udtrykkelig står, at der skal udarbejdes en vejplan og der nu er gået mere end 5 år siden lovens ikrafttræden og vi stadig væk ikke har en vejplan, synes jeg det er på sin plads at efterlyse den, for der må jo have været en mening med, at man i sin tid udformede loven således. Jeg tror fortsat, at en helhedsplan er nødvendig. Jeg finder, det er forkert, at folketinget stykke for stykke skal tage stilling til vejplaner, broplaner o. s. v. Det er nødvendigt, at vi får et helhedsbillede af, hvordan det hele skal udbygges.

Må jeg så sige til allersidst, at man må vel også have lidt ondt af den højtærede minister, når han her forklarer, at han gerne havde set, at vejfondens midler var blevet væsentligt udvidet i år, til 300 mill. kr., men at forskellige forhold spiller ind og gør, at der ikke kan bevilges så mange penge — ja, det er jo det politiske forlig, som man indgik her i sommer, og som bl. a. har medført nedskæring af de refusionsmæssige vejudgifter til kommunerne, og det går altså også igen i det nye finanslovsforslag. Jeg synes, det er meget, meget forkert, at man ikke vurderer det således, at der her er tale om samfundsmæssige investeringer, der er så vigtige og nødvendige, at man må kunne finde på udveje, således at vi snarest muligt — det er jo ting, som det vil tage flere år, måske 10 år, at gennemføre — kan få en sagligt god og ordentlig start på udviklingen af hele vort hovedlandevejssystem.

Ministeren for offentlige arbejder (*Lindberg*): Det ærede medlem hr. Holmberg fremsatte et par bemærkninger om prognosen, der var forkert fra vejdirektoratet og rigtig fra motororganisationerne. Der er imidlertid tale om et skøn i begge tilfælde,

og man må jo tage med i betragtning de meget store prisstigninger, som ikke uden videre kan foruddiskonteres. At man fra motororganisationernes side altid vil skønne noget højere, har vi erfaring for fra andre tilfælde, hvor motororganisationerne har skønnet og skønnet forkert.

Jeg forstod imidlertid af det ærede medlem hr. Holmbergs sidste bemærkninger, at der i virkeligheden var tilslutning til lovforslagene for motorvejenes vedkommende. Jeg vil gerne have, at det ærede medlem retter mig, hvis jeg tager fejl heri.

Jeg tror, det ærede medlem i nogen grad tager fejl af lovforslagenes hensigter. Det er jo ikke hensigten at medtage de almindelige hovedveje og amtsveje. Der er forskel på hovedveje og hovedlandeveje det er det ærede medlem måske ikke helt klar over. Hvad angår alle de almindelige amtsveje, står der ikke noget om, at der skal tages noget fra amtskommunerne. Det skal være, som det har været hidtil, i hvert fald efter de lovforslag, der er fremsat, og denne oplysning kan måske tjene til at mildne luften lidt for forslagernes videre gang i udvalget.

Til det ærede medlem hr. Arne Larsen vil jeg gerne sige, at jeg synes, han mangler lidt logik i sine betragtninger. Det ærede medlem gør gældende, at han gerne vil have yderligere udgifter for staten ind under denne lovgivning, men det er klart, at jo flere andre udgifter staten påtager sig, jo mindre bliver der til de virkelige opgaver, som staten skal tage sig af efter forslaget. Derfor synes jeg, der er lidt ulogisk i at kræve, at man skal udvide området for udgifter med hensyn til vejfondstilskud, samtidig med at man gerne ville have, at det egentlige vejarbejde skal i gang.

Vedrørende spørgsmålet om vejplaner vil jeg gerne sige til det ærede medlem, at det er klart, at når man har besluttet, at der skal udføres sådanne planer, er man også i gang med dette arbejde. Men det er ikke så ligetil, det kræver megen forhandling rundt omkring i hele landet, og arbej-

**[Ministeren for offentlige arbejder.]**

det har været i gang, siden man besluttede det. Som jeg sagde før, er det givet, at når man fremsætter lovforslag her i folketinget, hvad enten det drejer sig om bevilling til motorveje eller hovedlandeveje, vil de være fulgt af planer i den udstrækning, hvori man kan give oplysning på det pågældende tidspunkt.

Det ærede medlem hr. Arne Larsen skal såmænd ikke have ondt af mig i anledning af, at jeg ikke kan få så mange penge, som jeg gerne vil have. Det er den fælles skæbne, jeg deler med alle mine kolleger i regeringen.

(Kort bemærkning).

**Holmberg:** Jeg vil over for den højtærede minister blot gentage, hvad jeg sagde før, at vi erklærer os villige til i udvalget at drøfte, hvem der skal være de fremtidige vejere, om det skal være amterne eller staten. Jeg sagde det i første omgang, jeg sagde det i anden omgang, og jeg skal gerne gentage det nu.

Selv om tiden er fremrykket, vil jeg gerne spørge den højtærede minister, om den vejplan, som tidligere i dag er blevet berørt, snart er færdigudarbejdet. Jeg synes, det ville være interessant at få den færdig. Det er 5 år siden, den blev påbegyndt, og en sådan vejplan vil i allerhøjeste grad have betydning for det fremtidige arbejde.

**Ministeren for offentlige arbejder (Lindberg):** Som det fremgik af den forhandling, vi havde i fjor, har man i trafikøkonomisk udvalg gjort sig visse tanker om, hvilke hovedlinjer motorvejene skal følge. Det har jeg redegjort for tidligere. At der f. eks. på bivejsområder o. s. v. ikke er nogen færdig vejplan, tror jeg ikke kan forundre nogen, da udarbejdelsen kræver et meget stort arbejde. Jeg kan ikke på nuværende tidspunkt angive nogen bestemt termin for, hvornår dette arbejde vil blive færdigt.

Hermed sluttede forhandlingen.

*Lovforslagenes overgang til anden behandling*  
vedtoges uden afstemning.

**Horn:** Jeg foreslår, at de to lovforslag henvises til det udvalg, tinget har nedsat angående forslag til lov om midlertidig ændring af loven om tilskud til de offentlige veje.

Uden forhandling eller afstemning  
vedtoges dette forslag.

**Formanden:** Der er ikke mere på dagsordenen.

Udvalget angående forslag til lov om ændring i lov om pas til danske statsborgere m. v. har afgivet betænkning over nævnte lovforslag. Eksemplarer vil blive omdelt.

Udvalget angående forslag til lov om ændringer i lov om statsstøtte til behandling og pleje af tuberkulose m. m. har afgivet betænkning over nævnte lovforslag. Eksemplarer vil blive omdelt.

Folketingets næste møde afholdes i morgen, torsdag den 6. december, kl. 13 med følgende dagsorden:

1) *Tredje behandling af:*

Forslag til lov for Færøerne om ophævelse af lovbestemmelser om renten af udlån mod pant i fast ejendom.

2) *Tredje behandling af:*

Forslag til lov om ændring i lov om midlertidigt tillæg til visse ydelser i henhold til ulykkesforsikringsloven, loven om invaliderente m. v. til tilskadedkomne militære værnepligtige samt loven om invalideforsørgelse.

3) *Tredje behandling af:*

Forslag til lov om ændring i lov om midlertidigt tillæg til folke-, invalide- og enkepensionister samt om midlertidig forhøjelse af grænsen for hjælp til underhold. (Om fortsat udbetaling af midlertidigt tillæg m. v.).

4) *Første behandling af:*

Forslag til lov om udskrivning af indkomst- og formueskatten til staten for skatteåret 1963-64.

[Formanden.]

5) *Første behandling af:*

Forslag til lov om nedslag i skatteansættelsen for folkepensionister m. fl.

6) *Første behandling af:*

Forslag til lov om ændring i lov om påligningen af indkomst- og formueskat til staten.

Mødet hævet kl. 15<sup>50</sup>.

### 36. møde.

Torsdag den 6. december kl. 13.

**Formanden:** Efter afslutningen af folketingets møde i går har vi fået meddelelse om, at folketingsmand *Alsing Andersen* er afgået ved døden.

Det ville blive vanskeligt at finde en politiker, der har været så grundigt forberedt til sin gerning, som *Alsing Andersen* var det. Han voksede op i et hjem, hvor de politiske spørgsmål ofte var samtaleemne, og hvor mange politiske tråde løb sammen; og han kom i en meget ung alder til at deltage i arbejdet for at vinde nye medlemmer til sit partis organisation. Det kom til at betyde, at han fra starten fik en agitators viden om store befolkningsgruppers syn på en række sociale og politiske spørgsmål.

Som ung student blev han i 1910 ansat som stenografassistent i rigsdagen — samtidig med at han læste til sin embeds-eksamen.

Efter afslutningen af denne lærerige periode blev han — i 1917 — ansat som sekretær i sit partis hovedorganisation. Det var på det tidspunkt, da partiets daværende formand, Th. Stauning, lige var blevet ud-

nævnt til minister, og det var samtidig med, at kontakten med andre landes socialdemokratiske partier igen begyndte at spille en rolle. Der blev da mere end rigeligt med arbejde og opgaver for den unge sekretær, der mødte med sine omfattende sprogkunderskaber, en grundig politisk viden og den unge idealists stærke tro på, at han skulle deltage i opbygningen af et bedre samfundssystem. Først og sidst mødte han dog med en arbejdsvilje og loyalitet, der hurtigt gjorde ham til en skattet og uundværlig medarbejder for Stauning.

Fra 1918 måtte *Alsing Andersen* også fungere som sekretær i den socialdemokratiske rigsdagsgruppe.

Da *Alsing Andersen* i 1929 blev indvalgt i folketinget, mødte han derfor så vel forberedt, som det overhovedet var muligt, og det kunne næppe have været fremhævet kraftigere, end det blev, da han allerede i 1932 — altså 3 år efter sin indtræden i folketinget — blev valgt til formand i den største af tingets partigrupper, og så blev han i 1935 medlem af regeringen på den vanskelige forsvarsministerpost.

*Alsing Andersens* tidlige centrale placering gav ham en så alsidig indsigt, at hans parti kunne anvende ham på vidt forskellige poster, og partiet udnyttede i høj grad hans arbejdsevne. Han var gruppeformand 3 gange og minister 3 gange. Efter i 1935 at være blevet valgt til partiorganisationens viceformand måtte han nogle gange vikariere som formand, bl. a. under en stor del af besættelsesperioden. Som en afrunding af *Alsing Andersens* politisk-organisatoriske gerning blev han så i 1957 valgt til formand for Den internationale Union af demokratiske Arbejderpartier — Socialistisk Internationale.

Det måtte blive næsten selvfølgelig, at *Alsing Andersens* andel i folketingets arbejdsopgaver fik præg af hans omfattende udenrigspolitiske viden. I en årrække var han