

[Holmberg.]

at få en sådan karakter, at det ville være rimeligt at hæve disse tilskudsprocenter både for byerne og for sognekommunerne. Jeg tror, det er rimeligt, og det er muligt, vi bliver nødt til at vende tilbage til det senere.

Med hensyn til refusionen til motorvejene er det vistnok rimeligt, selv om det knap nok står i loven, at der bliver givet 100 pct.s refusion til bygning af de få kilometer motorveje, vi har. Vi må indrømme, at vi også mener, det vil være rimeligt med 100 pct.s refusion for vedligeholdelsen, så amterne fremover kan blive fritaget for vedligeholdelsesudgifterne netop til disse motorveje. Det ærede medlem hr. Horn omtalte statsveje. 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. 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, blot uden udgift for amterne.

Hvem skal så bestemme linjeføringen? Her tænker jeg i første række — det vil jeg ikke lægge skjul på — på linjeføringen op gennem Jylland, da det er den, der er blevet diskuteret så stærkt i det sidste stykke tid, men principielt gælder mine betragtninger alle de motorveje, som vil blive bygget. Hvem er det egentlig, der bestemmer i øjeblikket? Ja, det gør reelt vejdirektoratets embedsmænd og teknikere. Naturligvis kan de ikke undværes, det er ganske klart; de er nødvendige til både beregning, projektering og undersøgelse m. v.; men når jeg som her rejser det spørgsmål, hvem det er, der reelt bestemmer, kan ministeren nok i det svar, han forhåbentlig giver mig, sige, at vi har vedtaget en lov for nogle år siden, som også mit parti har stemt for, om vejnet. Det er naturligvis rigtigt, at vi har gjort det, men jeg er alligevel overbevist om, at mine grundbetragtninger er rigtige, at i første række og helt afgørende er det vejdirektoratets embedsmænd og teknikere, der bestemmer. Men selv om vi havde den indstilling dengang, hvad vi altså havde, har vi lov til at ændre mening. Problemerne var dengang heller ikke så store,

som de i øjeblikket er. Vi har altså vejnet, men i realiteten er det vejdirektoratets folk, der bestemmer, og særlig betryggende kan det for øvrigt heller ikke være for os, der står udenfor, når vi ser i den daglige polemik, at de forskellige direktorater bogstavelig talt gensidigt beskylder hinanden for at kende meget lidt til sagerne. På anden måde kan jeg i hvert fald ikke læse den diskussion, der har været ført det sidste stykke tid.

Når jeg i øvrigt har nævnt linjeføringen, vil jeg ikke lægge skjul på, at jeg tænkte på, som jeg sagde før, linjeføringen op gennem Jylland, den såkaldte Humlumplan. Professor Humlum fra Århus har åbenbart sat sindene i bevægelse mange steder. Jeg synes virkelig, han fortjener en tak og en anerkendelse for sin bog om landsplanlægning. Jeg går ud fra, at den højtærede minister har læst den og naturligvis også embedsmændene i vejdirektoratet, men jeg vil anbefale alle, der interesserer sig for landsplanlægning, at læse denne bog, der efter min mening indeholder mange gode argumenter for at lægge vejen således, som professoren har skitseret. Men jeg må indrømme, at der også kan gives mange gode argumenter for den linjeføring i Østjylland, som vejdirektoratet har bestemt.

Jeg har med disse bemærkninger ikke taget stilling til, hvor linjeføringen skal gå — det kan jeg i øvrigt heller ikke gøre på mit partis vegne — men vi finder det ikke særlig betryggende, som det i øjeblikket er med bestemmelsesretten.

Om jernbanerne siger udvalget, at der på baggrund af den hidtidige udvikling ikke kan ventes nogen stigning i benyttelsen, men mener dog, at når Store-Bæltbroen kommer, kan statsbanerne nok bedre klare sig i konkurrencen. Jeg tror, det vil vise sig senere, at det vil blive endnu sværere at klare sig i konkurrencen, men det behøver vi ikke at diskutere i øjeblikket.

Jeg ser endvidere i oversigten, at ministeren ønsker et beløb til mindre diesel-lokomotiver. Det må formentlig være til sidebanerne. Jeg tvivler på, at dette beløb er givet særlig godt ud under hensyn til den udvikling, vi er inde i, og det er mit bestemte indtryk, at statsbanerne mange gange bevidst saboterer sidelinjerne. Jeg ved ikke, om det er en mild overgang til