

[Jens P. Jensen.]

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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