

[Martin Pedersen.]

det er det, der for os at se er den principielle baggrund for det foreliggende lovforslag.

Det er imidlertid klart, at når man laver et sådant forslag, risikerer man at dumpe ned i en del vilkårligheder. Jeg tror dog, at dette mildnes noget af den omstændighed, at vi efter kommunesammenlægningen har langt større kommuner end tidligere. Tidligere, da man havde meget små landkommuner, kunne en lov som denne let være kommet til at virke helt urimeligt. Det vil ikke i samme grad gøre sig gældende nu med de langt større kommuner.

Der er i forslaget den formildende omstændighed, at hvis kommuner i det interval, der danner sammenligningsgrundlaget, 1966-1969, har brugt særlig lidt, kan den få fuld refusion, selv om den bruger mere end 15 pct. ud over gennemsnittet for de 3 år.

Der vil formentlig også kunne opstå visse problemer med hensyn til kommunesammenlægningen, idet der jo er sket det, at visse kommuner er blevet delt. Men såvel dette problem som virkningerne i det hele regner vi med at kunne få nærmere belyst i folketingsudvalget, hvor vi vel kan få en opstilling, der viser, hvordan forslaget vil virke i de forskellige egne af landet.

Jeg skal med disse bemærkninger på det radikale venstres vegne anbefale forslaget til fortsat velvillig behandling.

Arne Larsen: Til det foreliggende forslag om begrænsning af refusion i henhold til lov om tilskud til offentlige veje kan jeg sige, at jeg stort set er enig med ministeren i den problemstilling, som ligger i lovforslaget, og som også det ærede medlem hr. Poul Schlüter var inde på, nemlig at der er noget vist utilfredsstillende i, at det er andre end lige statens egne myndigheder, som bestemmer, hvor store udgifter der skal være på vejbudgetterne.

De foreslåede refusioner for udgifterne i 1971-72, som kommer til udbetaling i 1972-1973, skal svare til gennemsnittet af, hvad hver enkelt kommune har haft af refusionsberettigede vejudgifter fra 1966 og op til 1969, med et tillæg på 15 pct., eller også kan man få et beløb på indtil 6.500 kr. pr. kilometer af kommunens samlede offentlige vejnet. Sigtet med lovforslaget er altså, at kommunerne stort set får fuld dækning for

deres drifts- og vedligeholdelsesomkostninger på det eksisterende vejnet, men at der ikke skal gives dem muligheder for en større udvidelse af aktiviteten, hvad disse veje angår.

Vi har et ret tilfredsstillende vejnet, hvad kommunerne angår. Jeg tror, det er noget af det bedste, som eksisterer overhovedet i denne verden, og skal der spares, ja, så var der vel nok en mulighed for, at man i alle tilfælde i et par år kunne indstille aktiviteten her, uden at det gjorde så meget.

Jeg har forstået på ministerens udtalelser ved forskellige lejligheder, hvor man har diskuteret denne omlægning af refusionen, at målet var, at nu kunne vi godt i en periode spare på de sekundære veje, men så gjaldt det om at satse på statsvejene, altså de overordnede vejanlæg, motorveje o. lign., og det synes jeg var en fornuftig prioritering af vejopgaverne, sådan som situationen tegner sig i dag. Men nu er jeg blevet betænkelig, for jeg har bemærket i pressen, at regeringen har nedsat et spareudvalg, der krydser ministerens planer på vejinvesteringernes område ganske råt og brutalt. Jeg er helt enig med hr. Poul Schlüter i, at vi skal have bedre balance på vejområdet, men hr. Poul Schlüter drog den konsekvens af det, at han var parat til at gå ind for, at ligesom man skærer ned på statsvejene, burde man også ramme de sekundære veje. Jeg mener, ministeren har haft en anden målsætning, nemlig at vi skulle spare det ene sted for at forøge aktiviteten på statsvejene, og det håber jeg stadig væk er målsætningen.

Derfor er det trist at erfare, at dette spareudvalg nu kommer og siger, at der skal skæres yderligere ned på statsvejanlæggene. Så vidt jeg har forstået, kommer man med planer om besparelser på ca. 140 mill. kr. — jeg ved ikke, om ministeren kan bekræfte det — og dermed kommer vi altså afgjort ind i en situation, hvor det ene princip tærner mod det andet. Hvis vi nemlig ikke sigter på at løse det overordnede vejnets problemer tilfredsstillende, får en hel masse kommuner en mængde andre problemer. Så sker der det, som vi så i Albertslund kommune, at man laver en statsvej, en motorvej, men stopper et bestemt sted, hvorefter trafikken skal ledes om ad de lokale kommuneveje, der bliver stærkt belastet til gene for befolkningen, og så står den kommune