

[Axel Sørensen.]

d. v. s. at sognekommunerne kommer til at råde over 50 mill. kr. Indenfor amts- og sognekommunerne fordeles den pågældende gruppes beløb i forhold til de enkelte kommuners regnskabsmæssige vejudgifter, vistnok efter den gamle regel om sognekommunernes gennemsnitsudgifter for de sidste 3 år og amtskommunernes gennemsnitsudgifter for de sidste 6 år. Det vil med andre ord sige, at fordelingen andrager 50 mill. kr. for sognekommunerne og 35 mill. kr. for amtskommunerne plus de 10 mill. kr. til købstæderne og hovedstaden, ialt 95 mill. kr. Den anden part af motorafgifterne, som indgår i vejfonden, medgår til faste udgifter til krydsningsfonden, snerydning samt Lillebæltsbro m. v. Det vil altså sige, at vejfondens pulje eller aktiver vil stige med de forøgede afgifter, der indgår, og når dertil kommer, at regeringen synes meget stærkt at have begrænset omfanget af anlægsarbejder og de beløb, der må disponeres over — man kan blade i finanslovsforslaget og se, at de tre såkaldte 50 mill. kr.s fond på statens statuskonto står blanke —, ja, så vil mange spørge med mig: Hvad anvendes midlerne i vejfonden til, og hvor stort et beløb er der for øjeblikket i vejfonden? Man kan af forslaget til finanslov for året 1952—53 udlede, at der vil være en tilgang i vejens midler på 110 mill. kr., og så spørger jeg den højtærede minister: Vil det ikke være klogt at anvende flere af pengene til vejformål i sognekommunerne? Thi hvis inflationen går videre, vil man ved at vente se, at værdien af de opsummerede midler vil være udvandet og arbejdets omfang yderligere begrænset.

Der er nemlig i dag mange kommuner, som mangler midler til fuldførelse af allerede påbegyndte arbejder, eller som ønsker at iværksætte nye arbejder for at kunne beskæftige arbejdsløse, som man ellers ikke kan skaffe arbejde. Det er i særlig grad tilfældet med tyndt befolkede kommuner. Man er i disse kommuner blevet bagefter med udbygningen af vejnettene. Hvorfor? Fordi den økonomiske bæreevne og vejenes længde står i omvendt forhold til hinanden. Jeg kan fortælle, at i min valgkreds, Givekredsen, der ligger i Midtjylland, er der flere kommuner, hvori længden af vejnettet andrager 100—200 km bivej, eller 4—5 gange så meget som de fleste almindelige kommuners vejnet på østkysten og øerne. Brændselsituationen her i landet har bevirket, at vort lands brændselsreserver påny tages i brug. Dette medfører, at vejene indenfor en stor radius omkring vore brunkulslejer udsættes for en

overbelastning rent trafikalt. Mange af disse kommuner kunne sikkert med god ret lukke deres veje ifølge deres reglement for vægtgrænse. Mange flere veje trænger til en udvidelse og overfladebehandling, men efter udbygningen burde de største og gennemgående sogneveje overføres til amtskommunerne. Der er mange sogneråd, der i dag har opmærksomheden henvendt herpå, idet bl. a. snerydning på de udbyggede veje medfører øgede udgifter. Hvorfor overdrages disse veje ikke til amterne, når man kan sige, at vejenes væsentlige trafik er gennemkørsel? Jeg skal her nævne f. eks. Brande—Sønder Omme vejen, der anvendes som gennemkørselsvej Aarhus—Esbjerg. Jeg vil ved samme lejlighed pege på vejen fra Brande til Ejstrupholm. Der mangler 3 km i hver af de to nævnte kommuner i, at vejen er udbygget, og da en stor part af brunkulstrafikken til Aarhus og Horsens havn går herover, vil det så ikke være ganske rimeligt at bevilge de midler, der medgår til at gøre vejen færdig? Jeg ønsker at nævne dette, for samtidig med, at den nævnte vej ikke er gjort færdig, ligger også diagonalvejens fuldførelse og vanskeliggør omkørselsforholdene i stationsbyen Give. Der mangler her en vejforlægning udenom byen. Vil det ikke være ret og rimeligt, at lade krydsningsfondens midler anvende et beløb her, også for at imødegå den arbejdsløshed, der vil sætte ind i denne vinter. Der er i denne by 220 organiserede arbejdere, der står foran en arbejdsledighedsperiode, som kan blive vanskelig for dem at overvinde.

Jeg vil håbe, at disse mine bemærkninger vil give anledning til, at man fra regeringens side kan give tilsagn om, at de omtalte anlægsarbejder kan iværksættes, ikke alene som beredskabsarbejde, men samtidig fordi de er påkrævet. Vort vejvæsen i Danmark er underlagt en vejlov fra 1867. Er tiden ikke inde til, at man søger gennemført en ny lovgivning på dette område? Jeg ville tro det.

Jeg har et andet spørgsmål til den højtærede minister for offentlige arbejder. Midtjylland har nu sin lyntogsforbindelse, nemlig lyntoget „Uldjyden“. Det ærede medlem hr. Foged omtalte i går, at pladsbesætningen i dette tog ikke foregik tilfredsstillende. Jeg har derfor ønsket at rette en henstilling til ministeren for offentlige arbejder, nemlig at ministeren vil imødekomme et længe næret ønske om at lade lyntoget „Uldjyden“ standse i den store stationsby Give, som med sine 1 600 indbyggere har et dagligt salg af billetter til lyntoget, men nu må passagererne tage med et tidligere