

[Ministeren for offentlige arbejder.]

medlem er vist fuldtud klar over dette forhold —, at den almindelige tilbageholdenhed med anlægsarbejder, som for tiden udvises, også gør sig gældende på vejvæsenets område, således at kun en ringe del af fondene, ja langt fra deres årlige tilvækst, for tiden sættes i omløb.

Dette er en følge af den almindelige økonomiske politik, der for tiden føres — og må føres — angående iværksættelse af offentlige arbejder i det hele taget. Jeg skal være den første til at beklage, at det er således. Jeg kan forsikre det ærede medlem, at jeg er alt andet end glad ved at måtte sige nej til de talrige ønsker om iværksættelse af vigtige og ønskelige vejarbejder, som stadig fremkommer til ministeriet. Jeg forstår særdeles vel, at den mangel på balance, der for tiden gør sig gældende på dette område, når motorafgifterne indbringer store beløb, medens anlægsarbejderne på vejene indskrænkes mest muligt, må falde stærkt i øjnene, men jeg tror dog også, at de fleste af de ærede medlemmer, der har været med til at gennemføre de forskellige forholdsregler af motorafgifterne i de senere år, har været ganske klar over, at der ikke kunne være tale om øjeblikkelig at sætte de indvundne afgiftsprovenuer i omløb igen.

Jeg vil gerne i denne forbindelse gøre nogle bemærkninger om det forhold, hvori det ærede medlem tog sit udgangspunkt, nemlig det, at der er sat en begrænsning for det beløb, der af motorafgifterne udloddes til kommunerne i direkte refusion til kommunerne, medens det overskydende beløb tilfalder vejfondene. I 1950—51 fik kommunerne ialt 95 mill. kr., men efter lovens oprindelige fordelingsregler skulle de have haft ca. 130 mill. kr. Man kan altså sige, at vejfondene har fået ca. 35 mill. kr. for meget. Da jo den direkte refusion fortrinsvis går til vedligeholdelse og vejfondene fortrinsvis til anlægsarbejder, ser det altså på papiret ud, som om man sparer på vedligeholdelsen til fordel for nyanlæggene. Dette er selvfølgelig ikke det faktiske forhold. Den nedskæring, der er gennemført, er først og fremmest gennemført med hensyn til anlægsarbejderne netop derved, at man i perioden efter krigens ophør kun har sat en brøkdel af vejfondenes indtægter i omløb. Det er jo bl. a. dette, der giver sig udslag i disse fonds stærke vækst på statsregnskabet. At dette så igen er udtryk for den beklagelige kendsgerning, at de uopfyldte ønsker om vejarbejder summerer sig op, har jeg allerede berørt.

De ærede medlemmer hr. Kirkegaard,

hr. Harald Nielsen, hr. Foged og hr. Axel Sørensen var alle inde på spørgsmålet om reglerne for fordeling af motorafgifterne, idet de ønskede mere hensyntagen til tyndt befolkede kommuner med et udstrakt vejnet. Jeg kan sige, at jeg er enig med disse ærede medlemmer i, at de gældende lovreger på dette område ikke er tilfredsstillende. Jeg er også enig i, at det er en opgave, der trænger sig på. Spørgsmålet lader sig dog næppe løse isoleret, men kun ved den forestående revision af motorafgiftsloven. Det er mig bekendt, at man i den kommission, der er nedsat til forberedelse af denne revision, i høj grad har opmærksomheden henvendt på sagen. Jeg er for min part også enig i det ønskelige i, at kommissionens arbejde snart afsluttes, men denne sag vedrører jo ikke alene ministeriet for offentlige arbejder, men også finansministeriet, og da det er dette, som har nedsat kommissionen, må jeg overlade det til min kollega finansministeren at udtale sig nærmere om udsigterne for arbejdets afslutning.

De ærede medlemmer hr. Foged og hr. Axel Sørensen omtalte særlig de vanskeligheder, der er opstået for sognekommuner, hvis veje belastes med brunkulstransporter. Dette problem opstod allerede under krigen, og dengang som nu stilledes der midler til rådighed for arbejdsministeriet til ydelse af visse tilskud både til private og offentlige adgangsveje til brunkulslejer. Disse tilskud har nærmest taget sigte på at være en hjælp til den årlige vedligeholdelse, ikke til en varig grundforbedring og belægning af vejene. Jeg forstår, at når de ærede medlemmer nu henvender sig til mig, er det navnlig denne sidste opgave, der tænkes på. Jeg kan sige, at jeg selv har været inde på overvejelser af lignende art, ja, endogså så vidt, at jeg har bedt de pågældende kommuner om at formulere deres ønsker i andragender om tilskud. Når jeg ikke er gået videre med denne sag, skyldes det tildels, at en gennemgang af de meget omfattende ønsker, som fremkom, viste, at det vil være meget vanskeligt på en retfærdig måde at afgrænse de vejstrækninger, hvor specielt brunkulstransporterne kan motivere den meget betydelige hjælp langt ud i fremtiden, som ligger i ekstraordinære tilskud til grundforbedring og forsyning med dæklag. Men navnlig er grunden dog den, at der, som jeg har nævnt, atter i år er blevet stillet midler til rådighed for arbejds- og socialministeren til ydelse af tilskud til sådanne veje. Det var derfor mit håb, at denne hjælp i forbindelse med det forhold,