

[Kai Jensen.]

højtærede minister for offentlige arbejder for det fremsatte lovforslag og tilsige en velvillig behandling.

Som det fremgik af mine indledende bemærkninger vedrørende lovforslaget om bestyrelsen af de offentlige veje, har vejnettets beskaffenhed større almen interesse end tidligere, og det vil være en naturlig konsekvens heraf, at de omkostninger, som er forbundet med vejenes vedligeholdelse og anlæg, hviler på et bredt grundlag. Det er derfor med tilfredshed, jeg konstaterer, at tilskudsordningerne føres frem til revision, således som det sker ved det fremsatte lovforslag om tilskud til de offentlige veje.

De nye principper, som er nedlagt i dette lovforslag, går ud på, at motorafgifterne fremtidig indgår i statskassen, og at der derefter ved de årlige finanslove tages bestemmelse om, hvor stor en part der skal overføres til vejfonden til fordeling mellem de forskellige kommune grupper. Der fastsættes ganske bestemte regler for fordelingen, idet dog kommunernes refusion fremtidig skal beregnes i forhold til de faktisk afholdte vejudgifter, hvad der ikke tidligere har været tilfældet, i hvert fald ikke for alle kommune grupperes vedkommende.

Hvor store beløb der skal opføres på finansloven til vejarbejder, og hvilke procentsatser der skal anvendes, vil der være rimelig grund til at se nærmere på i det udvalgte, der formentlig bliver nedsat, ikke mindst under hensyn til, at der her ligger et betydeligt beskæftigelsesmoment. Også af den grund hilser jeg med glæde, at der skabes mulighed for at give et større tilskud fra vejfonden end de nu normalt gældende 85 pct., når det drejer sig om anlæg af større betydning, f. eks. broarbejder. Udover de tilskud, jeg har nævnt, kan der til kommunerne ydes et årligt tilskud på $\frac{3}{4}$ af den vægtafgift, som for det sidst afsluttede finansår er indbetalt af de omnibusser, der har koncession indenfor den pågældende kommune.

Endelig er der i § 2 indeholdt en bestemmelse om dækning af administrationsudgifter med 8 pct., hvilket måske ligger en smule i underkanten af de faktiske udgifter ved projekteringer, men herom kan man måske forhandle i udvalget. Den omstændighed, at de faktisk afholdte udgifter danner

grundlag for tilskud af motorafgifterne, idet der skal ydes en fast procentsats heraf, gør det muligt for kommunerne allerede ved deres budgetlægning at tage beslutning om omfanget af vejarbejder og samtidig være klar over den økonomiske rækkevidde heraf, hvilket vil være af uvurderlig betydning for kommunerne.

Jeg må således betragte dette lovforslag som et fremskridt på et for kommunerne betydningsfuldt område, og jeg vil tilsige en hurtig og velvillig behandling.

Holmberg: Når motor- og vejlovene nu er til debat, er det i og for sig ganske interessant at se lidt tilbage i tiden. I den første vejlovgivning — det var i 1793 — blev hovedlandeveje nævnt, og iøvrigt blev vejene også dengang delt efter deres færdselsmæssige betydning. Hovedlandevejene skulle forbinde en provins med en anden, som der stod. Men tiden går, og trafiksituationen ændres. I 1867 blev der vedtaget en lov, der afskaffede begrebet hovedlandeveje, og denne ændring skete ud fra den betragtning, at disse vejes opgave: at forbinde provinserne, nu ikke længere var aktuel; denne opgave var eller ville blive overtaget af statsbanerne og privatbanerne. Ja, den udvikling, vi nu er inde i med jernbaner og biler, kan godt give os lidt at tænke på; om nogle år bliver det måske aktuelt at fremsætte et lovforslag, der afskaffer begrebet jernbaner.

De to lovforslag, som trafikministeren har fremsat, har fået betegnelserne: forslag til lov om tilskud til de offentlige veje og forslag til lov om bestyrelsen af de offentlige veje. I det store og hele er motorafgiftskommissionens betænkning lagt til grund, men der er dog væsentlige afvigelser, som jeg skal vende tilbage til om lidt.

Jeg skal først komme med nogle bemærkninger om forslaget om bestyrelsen af de offentlige veje. I § 3 foretages en klassificering af vejene, og her er der foretaget ændringer. I øjeblikket sondres der mellem landeveje, biveje og bygader. Nu foreslås det i § 3, at vore veje skal inddeles i hovedlandeveje, landeveje og biveje. Landeveje og biveje inddeles igen efter deres betydning i forskellige klasser, 1., 2. og — for landeveje — 3. klasse, og det er vist såre fornuftigt.

Til § 4 er der, såvidt jeg kan se, heller