

[Lynnerup Nielsen.]

befolkede som på de tættere befolkede sogne. Der må naturligvis også tages hensyn til den større og tungere trafik på sine steder. Et betydeligt erfaringsmateriale ligger til grund for forslaget, og procentsatserne for den refusion, der fremover vil kunne forventes, vil ligge fast, under forudsætning af at satserne ikke ændres i det kommende udvalg. For amtskommunernes vedkommende ligger procenten fast på 65, mens øvrige kommuner må påregne refusion efter vej-længde og indbyggertal; det er dog et fastere grundlag for refusionen, end de hidtil har haft. Det må vel også siges, at det gør det lettere for vejbestyrelserne i kommunerne at fastlægge de årlige vejbudgetter i modsætning til tidligere, hvor refusionsbeløbene har været svingende fra år til år og kommunerne har måttet vente gennem flere år på at få refusion for de vejanlæg, som de forlængst har gennemført.

De 8 pct., som forslaget indrømmer kommunerne i administrationsudgifter for teknisk forvaltning — når en kommune virkelig har en teknisk forvaltning — forekommer mig at være en procentsats, der nogenlunde skulle kunne holde i de fleste kommuner. Administrationsudgiften bliver vel ikke ens i de forskellige kommuner, der har teknisk forvaltning, men de 8 pct. skal vistnok så nogenlunde kunne dække en administration af denne art.

Det må også hilses med tilfredshed, at lovforslaget medfører en klaring og en udvidelse af de hidtidige bestemmelser med hensyn til, hvilke udgifter en kommune kan påregne refusion for; her medtages ikke alene udgifter til snerydning, men også til bortkørsel af sne, endvidere til anskaffelse af og vedligeholdelse af snerydnings- og grusningsmateriel, vejtafvar, lyssignaler, og hvad der ellers kan være af afmærkning på vore veje under de nuværende trafikforhold. På dette område finder jeg at lovgivningen er blevet klarere end tidligere. For langt de fleste kommuner må det vel også føles som en lettelse, at der ikke hengår så mange år, før de får refusionsbeløbene udbetalt, idet mange kommuner har måttet optage meget betydelige lån, hvad der med den stærke stramning af pengemarkedet i de seneste år har påført dem meget betydelige udgifter. Det må i alt fald hilses med til-

fredshed fra kommunernes side, hvis dette forslag ophøjes til lov.

Det, lovforslaget tilsigter, er at forbedre de eksisterende færdselsforhold ved at drage oversigtsforhold, reguleringer, vejtilsyn, bebyggelsesforhold såvel som belysningsanlæg og parkeringspladser ind under de refusionsberettigede opgaver, og det er både nyttige og påkrævede ting. Ikke mindst trænger et spørgsmål som parkeringspladser sig meget stærkt på i mange af vore byer og optager i høj grad sindene hos byplanudvalgene udover landet.

Vedrørende selve fordelingen af afgifterne kommunerne imellem vil lovforslaget vel nok medføre en lille fordel for de mere deciderede landkommuner i forhold til den gældende ordning, men det er jo også her, de store vejstrækninger er, således at en lille forbedring for disse kommuner kan være påkrævet. På den anden side fremgår det af lovforslagets bemærkninger, at man ikke helt har kunnet følge kommissionen med hensyn til tilskudsprocentens størrelse, men har valgt at nedsætte den fra 70 til 65 pct.

Efter min og mit partis mening burde denne nedsættelse undgås; vi finder ikke, der er noget, som taler herfor; særlig finder vi det helt ved siden af sætte procenten ned, når pengene opkræves så rigeligt, som de gør. Som jeg tidligere her har nævnt, er der faktisk med de overgangsbestemmelser, som lovforslaget indeholder, både lagt gulv og loft, således at en fordeling kommunerne imellem ikke får de store udsving.

Lovforslaget kan efter mit partis og min opfattelse betegnes som en bedre og klarere lovgivning på dette betydningsfulde område end den nugældende lov. Tilbage står dog stadig dette: skal vore veje, broer og alt, hvad andet i vort trafikliv loven tager sigte på, bringes fremad, alt efter landevejenes større og større trafikale behov, må også de midler, der opkræves, udnyttes i større udstrækning til de formål, de opkræves til; så må der gives los for millionerne i et sådant omfang, at vore veje kan undergå den forbedring og udbygning, der svarer til den tonnage, den trafik, man belaster vore veje med. I en periode som den, vi lever i, hvor arbejdsløsheden er stor, og hvor der er brug for beskæftigelse, finder