

[Lynnerup Nielsen.]

vi det naturligt, at midlerne kommer ud, så vore veje kan komme i en bedre stand, så det undgås, at trafikulykkerne får det omfang, de har haft hidtil, og så vi alt i alt får en lovgivning, der giver vore veje en højere standard end den, de har for nærværende.

**Formanden:** Jeg finder påny anledning til at gøre opmærksom på forretningsordenens § 11.

**Tholstrup:** Jeg har ved behandlingen af de tre foregående lovforslag talt om vejenes betydning, og jeg vil gerne her indlede med at sige, at det er billigere at udbygge vejene i tide end så sent, at store ekspropriationer bliver nødvendige.

De foreliggende lovforslag giver trafikministeren store bemyndigelser. Det er jeg nu ikke så bange for, som når den højtærede handelsminister får lov til at blande sig i Danmarks udenrigshandel efter forogdt-befindende. Det er ikke så let at skifte standpunkt fra den ene dag til den anden, når det gælder vejbyggeri; det skal tilrettelægges år i forvejen og indgå i en samlet plan, så man får udnyttet vejbygningsmateriellet bedst muligt, så maskinerne ikke står og ruster i visse perioder og mangler i andre. Det er sikkert til gavn, at dette arbejde bliver bedre koordineret, og i modsætning til, hvad der gælder overfor handelsministerens beføjelser, gives der jo her langt videre mulighed for at protestere i tide, medens forberedelserne står på.

Lovforslaget om tilskud til offentlige veje åbner mulighed for at give højere tilskud og fastsætter, til hvilke formål tilskuddene gives; med hensyn til de principper, som er udtrykt i kapitel I, er vi i det væsentlige enige med ministeren.

Hvad angår kapitel II, er vi derimod på et par punkter ikke enige med regeringen, f. eks. ikke med hensyn til § 7, stk. 1, om, at det skal bestemmes på finansloven, hvor stor en del af motor- og benzinbeskatningen der

skal gå til vejfonden. Vi er stadig af den opfattelse, at alle motorskatter skal gå til vejfonden som tidligere, men at skatterne hertil ikke bør være højere, end hvad der er brug for til vejene.

Vi er ikke enige med ministeren, hvad angår § 7, stk. 3, e), der lyder:

„Som tilskud til andre anlægsarbejder på biveje og offentlige bygader, der iværksættes med bekæmpelse af arbejdsløshed som væsentligt formål“.

Det er en uhyrlighed at blande tingene sådan sammen. Det væsentlige formål med vejbyggeriet må være at fremme transportmulighederne. Noget andet er, om man i arbejdsløshedsperioder vil tage op af vejfonden og bruge flere midler end normalt til forbedring og udbygning af vejnettet for i sådanne perioder at komme lidt i forskud. Så ville pengene være godt anvendt, for det ville give mulighed for nye rigdomsfrembringelser — men det har jeg berørt tydeligt nok i efteråret ved fremsættelsen af mit lovforslag om ændring i lov om afgift af motorkøretøjer m. v., hvor jeg fremhævede netop denne mulighed. Vi har set for mange sørgelige eksempler på vejbygning som nødhjælpsarbejde, hvor et hold arbejdere uden særlige arbejdsmæssige forudsætninger sættes i gang med forældet værktøj og giver sig til, undertiden uden nogen som helst plan, at skovle løs på en bakke, og hvor alle har indtryk af at det hele kun drejer sig om at få tiden til at gå, indtil det igen bliver lettere at få arbejde af mere produktiv art. Det er vor opfattelse, at den slags arbejde bør udføres af arbejdere, som er vant til det, og ved entreprenører, som har erfaringen og de tekniske hjælpemidler, således at vi får så meget vej for pengene som muligt. Det vil i sig selv være en bedre måde at bekæmpe arbejdsløsheden på end den hidtil anvendte form. Vi mener derfor, at punkt e) bør udgå og erstattes med en bestemmelse, som er udtryk for en mere moderne opfattelse.

I § 13 står der bl. a., at uforbrugte beløb overføres til vejfonden. For at dette i frem-