

[Kirkegaard.]

holde stærkt igen med vejfondstilskud over for ret påkrævede vejarbejder på veje, som vel nok er kommuneveje, men samtidig vigtige forbindelsesveje. Jeg vil af hensyn til fremtiden finde store nedskæringer af disse tilskud noget betænkeligt.

I øvrigt vil mit parti anbefale lovforslaget til gennemførelse.

Erik A. Jensen: Mit partis ordfører vedrørende det foreliggende lovforslag, det ærede medlem hr. Arne Larsen, er på grund af rejse forhindret i at være til stede i dag, og jeg skal derfor på hans vegne fremsætte et par bemærkninger til lovforslaget.

Jeg må straks sige, at det foreliggende forslag til lov, der går ud på, at staten nedskærer tilskuddet til kommunernes vejudgifter, absolut ikke har vor sympati. Vi finder tværtimod, at lovforslaget er direkte stridende imod samfundets interesser. Med den stigende motorisering og den øgede trafikbelastning af vore veje må det være netop staten, som har pligt til både at vedligeholde og udbygge og modernisere dette vejnet. Skal vi derfor følge lovforslaget, betyder det yderligere forsinkelser i den hårdt tiltrængte udbygning. Dette ønsker vi ikke at være med til.

I forbindelse med forslaget vedrørende forarbejder til den nye Store-Bæltsbro eller en fast forbindelse mellem Sjælland og Fyn fik vi det trafikøkonomiske udvalgs betænkning om de store investeringer, som måtte til her. Fra alle sider i folketinget gav man i princippet tilslutning til, at vi i de kommende 20 år måtte ofre ca. 34 milliarder kr. på trafikinvesteringer for at kunne sige, at vi havde løst denne samfundsopgave, bl. a. regnede man med at skulle anvende ca. 10,2 milliarder kr. til vejinvesteringer og ca. 8,8 milliarder kr. til mindre anlæg. Al den enighed, der dengang var, kan vi ikke rigtig få til at rime med det forslag, den højtærede minister her har fremsat. Begrundelsen er også den dårligst tænkelige, når det anføres, at vi ikke har råd, og at man skal spare. Vi finder, at vi ikke har råd til at lade være at yde støtte til vej-anlæg, selv om staten får øgede byrder ved modernisering og udbygning af vort vejnet. Jeg er derfor helt enig i den konklusion, som det trafikøkonomiske udvalg kom med,

og som siger, at hovedparten af de omhandlede trafikinvesteringer må ses som værende lige så betydende som erhvervenes investeringer. Den siger endvidere, at en væsentlig udskydelse af trafikinvesteringerne vil betyde en forringelse af landets trafikstandard til skade for erhvervslivets konkurrenceevne og til stor ulempe for trafikanterne ved deres benyttelse af transportapparatet både i deres egenskab af erhvervsdrivende og som private kørere.

Lovforslagets § 1 tilsigter at nedskære statens udgifter vedrørende kommunernes refusionsberettigede udgifter ved, at disse højst anerkendes med et beløb, der svarer til den for hver enkelt kommune i regnskabsåret 1961-62 anerkendte refusionsberettigede vejudgift med fradrag af 15 pct. Den højtærede minister siger i sin fremsættelsestale, at statens lovbundne udgifter til refusion er steget fra ca. 150 mill. kr. i 1959-60 til foreløbig ca. 268 mill. kr. i 1962-63. Dette sidste beløb vil, dersom dette lovforslag gennemføres, blive reduceret med ca. 40 mill. kr. i 1963-64, altså komme ned på ca. 230 mill. kr.

Stigningen i statens refusionsudgifter skyldes efter vor formening bl. a., at staten ikke har stillet tilstrækkelige midler til rådighed i form af vejfondstilskud til de af kommunerne ønskede vejarbejder. Da den automatiske refusion til amterne er 75 pct. af vejudgifterne eller kun lidt mindre end de 85 pct., der normalt ydes til vejfundsarbejde, er det forståeligt, at amterne undertiden vælger at lade et arbejde udføre som refusionsarbejde fremfor at vente 2, 3 eller måske flere år på, at ministeren giver endelig bevilling og dermed igangsættelsestil-ladelse. Tilsvarende forhold gør sig gældende for de øvrige kommuner, omend mindre udpræget, da forskellen mellem den automatiske refusionsprocent og vejtilskudsprocenten her er større. Alligevel vælger disse kommuner denne udvej for at få påkrævet vejarbejde udført. Ved at stille større midler til rådighed til vejfondstilskud ville staten dels opnå en vis besparelse på udgifterne til den automatiske refusion, dels opnå, at der fra kommunernes side lægges større vægt på de nødvendige anlægsarbejder på bekostning af mindre nødvendige vedligeholdelsesarbejder, dels opnå nogen kontrol med, at vejpengene gives rigtigt ud