

**Kai Jensen:** Jeg foreslår, at lovforslagene henvises til et udvalg på 17 medlemmer.

Uden forhandling eller afstemning *vedtoges* dette forslag.

Den næste sag på dagsordenen var:

*Første behandling af forslag til lov om bestyrelsen af de offentlige veje.*

(Lovforslaget findes i tillæg A. sp. 1325, fremsættelsen i tidenden sp. 2574).

**Formanden:** Sammen med denne sag foretages den sidste sag på dagsordenen, nemlig:

*Første behandling af forslag til lov om tilskud til de offentlige veje.*

(Lovforslaget findes i tillæg A. sp. 1305, fremsættelsen i tidenden sp. 2574).

Lovforslagene sættes til forhandling.

**Kai Jensen:** Den udvikling, der er sket på det trafikale område, hvad angår last- og personbiler, har medført, at vejnettets beskaffenhed ikke som tidligere er et lokalt problem, men et problem, der har almen interesse langt udover de kommuner og amter, hvori vejene er beliggende. Det er også af den grund naturligt, at interessen for vejenes beskaffenhed er større og mere udbredt end nogensinde før. Derfor må det være rimeligt, at samfundet som sådant får en større indflydelse på dette område. Imidlertid har de forsøg, der blev gjort i forhenværende trafikminister Gunnar Larsens tid på at oprette egentlige statsveje, ikke kunnet gennemføres, fordi politikere og kommunale repræsentanter har ønsket at bevare det kommunale selvstyre også på vejtvesenets område. Det har dog i visse tilfælde kunnet pålægges kommunerne at udføre anlægs- og vedligeholdelsesarbejder ved visse vigtige veje.

Som sagt lykkedes det ikke dengang at gennemføre en lovgivning efter disse retningslinier, og det må derfor hilses med glæde, at man nu i det foreliggende lovforslag, der grunder sig på kommissionsbetænkningen og på forhandlinger, ført med

de kommunale organisationer, herunder amsrådsforeningerne og De samvirkende Sognerådsforeninger, er nået frem til at kunne foreslå en ordning nogenlunde efter de samme retningslinier.

I det forslag til lov, der skal afløse den gamle vejbestyrelseslov fra 1867 og andre ældre love, fastsættes nye rammer for vejenes bestyrelse, idet dog de kommunale myndigheder bevares som vejbestyrelser, og endvidere nedsættes der et vejnævn, der vel nærmest må betragtes som et bindeled imellem vejbestyrelserne og ministeriet.

Foruden fastlæggelsen af styrelsesformen foretages der en inddeling af de offentlige veje i forhold til deres trafikale betydning med mulighed for en omklassificering, for så vidt udviklingen kræver dette, og dermed mulighed for at ændre bestående urimeligheder — noget, som har betydelig økonomisk interesse for de lokale myndigheder.

Vejbygningsarbejdet har gennem årene haft store vanskeligheder, idet de gældende regler om ekspropriation til vejanlæg, fastsættelse af byggelinier m. v. har været indeholdt i en række forskellige og tildels gamle love. Nu vil man samle det hele i denne lovgivning, således at der fremover skulle blive større ensartethed på disse områder. Endvidere foreslås der regler om overkørsler og overgange, hvorved man søger at overvinde de vanskelige spørgsmål ved randbebyggelser og ved vigtige færdselsårer. Lovforslaget indeholder en klar hjemmel til at anlægge façadeløse veje, hvilket ganske vist adskillige kommuner allerede på nuværende tidspunkt i nogen grad har praktiseret, men vel nok med en lidt tvivlsom hjemmel.

Videre indeholder lovforslaget et afsnit om byggelinier, der tilsigter en modernisering af byggelinie-loven, idet byggeliniepålæg i fremtiden også kan gives udenfor områder, der er byplanlagt.

Endelig foreslås der bestemmelser om parkeringsafgifter, der gør det muligt for kommunalbestyrelser at opkræve afgift, hvor det måtte anses for nødvendigt.

Lovforslaget indeholder også bestemmelser om foranstaltninger ved glat føre, altså grusning. Dog ser jeg med tilfredshed, at der ikke er pålagt kommunalbestyrelserne nogen pligt til at foretage grusning.

Jeg kan på mit partis vegne takke den

[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 trafik-situationen 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

## [Holmberg.]

ikke noget at indvende. Der står, at ved vejbestyrelsen forstås den kommunale myndighed, under hvis administration vejen hører.

Men så kommer vi til §§ 7 og 9, og hertil har jeg bemærkninger. Efter bestemmelserne i disse paragraffer skal spørgsmålet om, hvilke veje der skal henregnes til hovedlandeveje og landeveje af 1. og 2. klasse, og senere ændringer i denne klassificering og ændringer i vejbestyrelsesforholdene afgøres endeligt af ministeren for offentlige arbejder, der dog forinden skal forhandle med vedkommende kommunale myndigheder og iøvrigt også indhente erklæring fra vejnævnet. Efter vejlovsudvalgets udkast og efter vejlovsforslaget af 1942 skulle disse spørgsmål, hvis ministeren og de kommunale myndigheder ikke var enige, afgøres endeligt af vejnævnet. Som begrundelse for, at den endelige afgørelse af disse spørgsmål nu er flyttet fra vejnævnet til ministeren, anføres det i bemærkningerne, at dette må anses for en nødvendig følge af det i forslag til lov om tilskud til offentlige veje fastlagte refusionssystem med særlige refusions-satser for hovedlandeveje og landeveje. Denne argumentation kan jeg ikke uden videre godtage. Det er ganske vist rigtigt, at refusionssatserne til amtskommunerne og dermed til hovedveje og landeveje er fastsat højere end refusionssatserne til sognekommunerne; men det er ikke noget nyt, det har altid været et anerkendt princip, at der er større refusion til hoved- og landeveje, altså til amtskommunerne, end til bivejene, d. v. s. til sognekommunerne. En sådan fordeling har altid tidligere været praktiseret, og at dette refusionsprincip nu lovfæstes, kan ikke være noget argument for at tillægge ministeren øgede beføjelser. Spørgsmålet om klassificering af vejene har overordentlig stor økonomisk betydning for sognekommunerne, og man må derfor lægge megen vægt på, at den endelige afgørelse af dette spørgsmål, som oprindeligt påtænkt, henlægges til vejnævnet, således at kommunerne får den afgørende indflydelse.

I § 13, stk. 2, er det foreslået, at vejnævnet, når det ved en bivejs optagelse som landevej af 3. klasse skal fastsætte de økonomiske vilkår for overgangen, tillige skal træffe

bestemmelse om, i hvilken udstrækning sognekommunen skal refundere amtskommunens egenudgift ved vejens fremtidige vedligeholdelse. Der er ingen tvivl om, at det er en sag, vi må drøfte i et udvalg. Umiddelbart forekommer det mig, at når først vejene er gjort i stand af sognekommunerne og afleveret til amterne, må disse fremtidig tage de vedligeholdelsesudgifter, der er; men det er naturligvis også et spørgsmål, som vi kan drøfte i det udvalg, der bliver nedsat.

Bestemmelsen i § 17, stk. 7, fandtes ikke i vejlovsudvalgets udkast. Den giver amtsrådet hjemmel til at overvælte anlægsudgifter vedrørende fortove langs hoved- og landeveje på grundejerne i overensstemmelse med reglerne i den lokale vejvedtægt om grundejerbidrag til istandsættelse af overtagne eller nye veje. Findes der ikke vejvedtægt for området, kan amtsrådet i stedet for pålægge sognekommunen at betale. Denne bestemmelse er en udvidelse af amtsrådets myndighed, og det kan diskuteres, om den er rigtig, men da sognekommunen jo kan frigøre sig for de økonomiske forpligtelser ved at oprette en vejvedtægt, er der vist ikke anledning til at gøre særlige bemærkninger i første omgang.

I § 18, stk. 5, hedder det, at ministeren for offentlige arbejder efter indstilling fra vedkommende amtsråd og med vejnævnets tilslutning kan pålægge en kommunalbestyrelse at udføre anlægsarbejder, herunder anlæg af nye biveje, forsåvidt det skønnes påtrængende nødvendigt. Dette er en meget vidtgående bestemmelse. Såvel De samvirkende Sognerådsforeninger som foreningen „Bymæssige kommuner“ har skriftligt overfor ministeriet for offentlige arbejder udtalt, at de ikke kan tiltræde bestemmelsen. Bestemmelsen er på to punkter en udvidelse af de gældende regler. For det første sker der et brud på det princip, at amtsrådene er øverste myndighed med hensyn til sognekommunale veje. Dette begrundes med, at der til nævnte anlægsarbejder skal ydes vejfondstilskud; derfor må det være ministeren og ikke amtsrådet, der har pålægsbeføjelse. For det andet er det en nydannelse, at der kan gives sognekommunerne pålæg om udførelse af anlægsarbejder. Der har hidtil kun for amtsrådet været hjemmel til at pålægge vedligeholdelse,

## [Holmberg.]

hvilken hjemmel er opretholdt ved lovforslagets § 18, stk. 2: Der er ikke, hverken i det foreliggende lovforslag, i vejlovsudvalgets betænkning eller i betænkningen til lovforslaget af 1942, givet nogen særlig begrundelse for denne vidtgående beføjelse til at pålægge sognekommunerne at udføre anlægsarbejder vedrørende biveje; der er blot henvist til, at der er foreslået tilsvarende beføjelser for ministeren til at pålægge amtsrådene at udføre anlægsarbejder vedrørende hoved- og landeveje. Denne beføjelse har imidlertid sin begrundelse i, at hoved- og landeveje betjener den gennemgående trafik, og at det derfor måske — jeg siger: måske — er rimeligt, at ministeren får et vist indseende med, at de udbygges på ensartet måde efter en fælles plan. Her er da en begrundelse, men om den uden videre kan godtages som rigtig, må vi se nærmere på i udvalget. På forhånd mener jeg, at den omhandlede bestemmelse vistnok savner rimelig begrundelse, og at den vil betyde et væsentligt indgreb i det kommunale selvstyre. Dette indgreb kan medføre betydelige økonomiske konsekvenser for kommunerne; så bestemmelsen bør vist udgå af lovforslaget.

§ 31, der drejer sig om ekspropriationer, ønsker vi at se lidt nærmere på i udvalget.

Så har vi § 21; efter vejlovsudvalgets udkast skulle spørgsmålet om, hvorvidt en bivej skal optages på vejplanen, og spørgsmålet om omfanget af de overslag, der skal udarbejdes i henhold til § 21, stk. 2, endeligt afgøres af vejnævnet. Efter det foreliggende lovforslag skal disse spørgsmål endeligt afgøres af ministeren for offentlige arbejder. Udfra de samme betragtninger, som jeg anførte vedrørende §§ 7 og 9, bør også de her nævnte spørgsmål afgøres endeligt af vejnævnet.

Det i § 35, stk. 1, omhandlede udvalg, der skal nedsættes i hver amtsrådsreds, skal have til opgave at gennemgå samtlige hovedlandeveje samt de biveje, som skønnes at være af særlig betydning for den gennemgående færdsel, med henblik på at afgive indstilling til ministeren for offentlige arbejder om, hvilke varige begrænsninger der skal gælde for de enkelte vejstrækninger med hensyn til adgangsforholdene, tilslut-

ning af nye veje, etablering af nye overkørsler og overgange m. v.

Dette arbejde vil i langt overvejende grad finde sted i landdistrikterne, og derfor virker det højst besynderligt, at den kommunale repræsentation i udvalgene ganske er udeladt. Jeg er vidende om, at De samvirkende Sognerådsforeninger, inden lovforslaget blev fremsat, har henstillet, at udvalget blev tiltrådt af to repræsentanter for amtets sognekommuner, eventuelt måske således, at de pågældende alene fungerer i sager om veje i sognekommunerne, medens de købstadkommunale repræsentanter på tilsvarende måde alene fungerer i sager om købstæderne. Den omhandlede gennemgang af vejene skal ifølge forslaget § 35, stk. 3, alene omfatte hovedlandeveje og større biveje, medens vejlovsudvalgets udkast også medtog de almindelige landeveje. Udeladelsen af de almindelige landeveje er ikke omtalt i bemærkningerne til lovforslaget og synes umiddelbart ikke særlig velbegrundet. Den beror måske på en fejltagelse, men jeg vil benytte lejligheden til at spørge ministeren, hvorfor de er udeladt, og jeg vil iøvrigt også spørge, hvorfor amtets sognekommuner ikke er repræsenteret i disse udvalg.

I § 53 pålægges der — såvidt det kan skønnes ved at læse paragraffen; det er muligt, det er forkert — vejbestyrelserne pligt til at træffe bestemmelse om, på hvilke vejstrækninger og i hvilket omfang der skal gruses i glat føre. Ministeren for offentlige arbejder forbeholder sig samtidig at udsende vejledende bestemmelser herom. Det har i mange år været drøftet og overvejet, hvorvidt der burde pålægges vejbestyrelserne almindelig, legal grusningspligt. Jeg ved, at motororganisationerne har rejst stærke krav herom, men man er hidtil veget tilbage af frygt for de vidtgående erstatningsansvar, der eventuelt kunne blive tale om overfor kommunerne, hvis der var almindelig grusningspligt. Naturligvis skal der gruses, og vi er villige til at se nøjere på, hvordan bestemmelsen endeligt skal udformes; men hvis grusningspligt automatisk i hvert tilfælde medfører erstatningspligt, er det vist alligevel en farlig bestemmelse. Men vi er som sagt villige til at se lidt på dette i udvalget.

**[Holmberg.]**

Dernæst er der § 56. Denne paragraf giver, jeg kan næsten sige grønt lys for parkeringsafgiften, og det er et spørgsmål, om vi ikke skulle være fri for denne afgift. Jeg ved, at der fås tilskud gennem vejfonden til anlæg af offentlige parkeringspladser, og der er i sandhed også brug for dem. Hvis man vil køre, må man også holde, og på mig virker det ret irriterende, at såsnart man sætter sin bil fra sig på en offentlig parkeringsplads, står der en mand dér med en guldtræsset kasket, men alligevel er det nogenlunde sikkert, ja, det er helt sikkert, at hvis en bil bliver hugget eller beskadiget, hvad der kan ske, har vedkommende intet ansvar derfor. Det må vistnok være sådan, at hvis vi skal betale afgift, har vagten også ansvaret for den vogn, som holder på pladsen.

Det var i store træk de bemærkninger, jeg havde til forslaget om bestyrelsen af de offentlige veje, men så er der forslaget til lov om tilskud til de offentlige veje. Det omhandler i store træk kommunernes andel i motorafgifterne og amtskommunernes refusion.

I § 1 står der, at amtskommunernes refusionsprocent skal være 65. Der er for mig ingen tvivl om, at denne procent bør hæves. Det er rigtigt, at motorafgiftskommissionen foreslog 70 pct., men tiden går, og de 70 pct. bør sikkert sættes op til 75. Tiden går, udviklingen tager fart, der kommer flere og flere biler, der bliver mere og mere brug for vejene, og jeg mener, det er nødvendigt at bryde med visse fordomme, bryde med det princip, som indtil nu er blevet fulgt.

Det skal indrømmes, at det også er blevet fulgt de gange, vi har haft regeringen; men det er så store afgifter, der her kommer ind, at jeg mener, princippet må være det, at motorfærdslen skal betale de udgifter, den medfører, men heller ikke mere — det er sagt i store træk — og i alle tilfælde hvad angår de afgjort indenrigske afgifter, benzin- og vægtafgift. Men det har min kollega, det ærede medlem hr. From, jo allerede gjort rede for.

Ejendommeligt er det at læse i motorafgiftskommissionens betænkning, at der virkelig er nogle — det er tidligere nævnt; jeg vil lige gentage det — der betragter anskaffelsen af et motorkøretøj som udtryk

for stor økonomisk evne, der kan betinge en særlig beskatning. Det er efter min mening en ganske forældet tankegang i et moderne samfund. Regeringsforslaget bygger i al enkelhed på, at alle afgifter skal gå i statskassen. Ganske vist skal der være en særlig fond; men alligevel, finansministeren vil hvert år have lov at bestemme, hvad midlerne skal bruges til. Det er måske lidt groft oversat, men det dækker i hvert fald meningen.

Vor stilling hertil er ganske klar: vi går imod. Men når dette er sagt, må vi, såvidt jeg kan se, også sige, at forslaget betyder væsentlige fremskridt både for sognekommuner og for amtskommuner. Refusionen bliver ydet efter en fast refusionsskala med beløb, der er afhængige af antallet af meter vej pr. indbygger i kommunen og udgiften pr. km vej. Enhver kommune vil således, når den budgetterer en vejudgift af en bestemt størrelse i et givet regnskabsår, selv nøje kunne beregne, hvor stor en refusion af motorafgifterne den vil få. Refusionen udbetales på grundlag af vejudgifterne i det foregående regnskabsår, og der udbetales et forskud på grundlag af en foreløbig indberetning straks efter regnskabsårets udløb. Refusionen gradueres efter antallet af meter vej pr. indbygger, således at vi må indrømme, at tyndt befolkede kommuner med lange vejstrækninger får forholdsvis størst refusion. Princippet er rigtigt, men refusionstabellens satser er alle nedskåret med ca. 20 pct. i forhold til kommissionens forslag.

På side 115 i I. del af motorafgiftskommissionens betænkning anføres det, at der for landkommunerne regnes med en gennemsnitlig dækningsprocent på ca. 50. I bemærkningerne til lovforslagets § 1 siges, at der regnes med en refusionsprocent på ca. 29, altså ca. 20 pct. mindre end i betænkningen foreslået. På denne baggrund er det ejendommeligt at læse bemærkningerne til lovforslagets § 1, hvori det siges, at man har fastsat de forskellige kommuners refusionsprocenter 5 pct. lavere end foreslået i udkastet. Hvad er egentlig meningen med en sådan fremstilling? Er det mig, der har læst forslaget forkert, eller er det med vilje sat vildledende op? Jeg vil gerne benytte lejligheden til at spørge den højtærede minister, hvorfor det står på den måde.

## [Holmberg.]

Men der er måske en forklaring, selvom den i alle tilfælde i første omgang er vanskelig at finde.

Det antydes, at forslaget indebærer en lille forbedring i forhold til de 37 pct., som har været den gennemsnitlige refusionsprocent de sidste 4 år. Jeg har endnu ikke haft mulighed for at efterregne disse tal, men jeg finder anledning til at pege på det urimelige i, at refusionsprocenterne i en lov af varig karakter fastsættes på grundlag af, hvad der har været normen i en periode, hvor staten på grund af landets økonomiske situation som helhed har været nødt til at holde ganske særligt igen på dette specielle område — især en økonomisk situation, som landets nuværende regering har ansvaret for.

I § 7, stk. 2, står der, at de tilskud, der ydes med bekæmpelse af arbejdsløshed for øje, skal administreres af økonomi- og arbejdsministeren. Jeg vil finde det mere naturligt, at også disse arbejder forbliver under trafikministeriet. Det er nu engang en vejlov; at ministrene og ministerierne tales ved derom, er ganske naturligt, men jeg mener altså, at disse arbejder bør forblive under trafikministeriet.

I § 9 findes en efter min mening lidt tvivlsom bestemmelse om, at der kan tilføres områder med, som der står i bemærkningerne, kollektiv bytrafik 4—5 mill. kr. ekstra om året. Disse beløb skal tages af de vægtafgifter, bybusserne indenfor området betaler. Tanken er jo, at disse busser slider særlig stærkt på vejene. Jeg tror ikke, denne argumentation holder; det er jo ret langsomt gående køretøjer, og disse bygader er i almindelighed i forvejen godt og stærkt udbygget.

Med disse bemærkninger vil jeg slutte. Jeg vil anbefale udvalgsbehandling og især udtale ønsket om, at vi nu med hensyn til disse lovforslag, der er sat under debat, må nå et godt resultat. Jeg håber også, at vore veje gennem de kommende love må blive bedre, må blive af en sådan beskaffenhed, at det altfor store antal trafikulykker kan blive reduceret.

**Formanden:** Jeg finder anledning til at gøre opmærksom på, at der i forretnings-

ordenens § 11 står, at ved første behandling drøftes lovforslaget ud fra principielle synspunkter uden nærmere gennemgang af enkeltheder. Der har ikke fra nogen side været taget afstand fra denne regel, da forretningsordenen blev skabt.

**Poul Sørensen:** Jeg kan på mit partis vegne udtale tilfredshed med fremsættelsen af de to lovforslag, der her er til behandling. Vi erkender, at hele dette område trænger til en gennemgribende modernisering, og ud fra dette synspunkt tilsiger vi vort saglige medarbejderskab ved en nærmere gennemgang af lovforslagene.

Jeg vil gerne først sige om lovforslaget vedrørende bestyrelsen af de offentlige veje, at vi er meget tilfredse med den stærke placering, det kommunale selvstyre har fået ved udformningen af forslaget. Således som den moderne trafik har udviklet sig, vil der endvidere være et hensyn at tage til den stadigt voksende færdsel på vort vejnet, og det må altså være vor opgave at finde et balancepunkt, som tilgodeser begge hovedsynspunkterne: den bedst mulige afvikling af trafikken og bevarelsen af det kommunale selvstyre, der stadigvæk har været en væsentlig faktor i opbygningen af og bestemmelsesretten over vort vejnet.

Vi har ikke mange bemærkninger at gøre til den administrationsform, der her er foreslået. Vi forstår meget vel, at ministeriet må have sin placering ved lovenes administration. Endvidere foreslås der nedsat et vejnavn, der vel kan betragtes som et gennemgangsled til de vejbestyrelser, som rummer kommunernes eget styre. Denne inddeling kan vi i og for sig tiltræde. Den tilsynsmyndighed, som ministeriet bevarer overfor købstadkommunerne og nedad, og som amtsrådene får overfor landkommunerne, er forsåvidt en videreførelse af den opbygning, vi hidtil har haft; men jeg vil gerne fremhæve, at vi i det udvalg, som vil blive nedsat, vil have en bevarelse af det kommunale selvstyre for øje i den udstrækning, det er praktisk og sagligt muligt.

Jeg skal ikke her gå i enkeltheder, da det jo, som det er understreget, kun skal være hovedbetragtninger, der fremføres ved denne lejlighed, men blot sige, at ministeren i det saglige arbejde, vi nu går ind i, vil finde os

[Poul Sørensen.]

skeptisk indstillet overfor en del af de bestemmelser, som er nedfældet i paragrafferne, idet vi finder, at ministeriets indflydelse er trukket stærkere op, end vi hidtil har kendt det. Vi vil overveje, om ikke denne indflydelse vil blive for stærk, idet vi gerne vil imødekomme kommunerne i deres ønske om at være så frit stillet, som det overhovedet kan lade sig gøre.

Om selve vejnævnet må man sige, at det under hensyn til den udvikling, der vil finde sted, hvis lovforslaget vedtages, får en meget central stilling i administrationen af disse love. Det er derfor ikke underligt, at alle de, der er interesserede i bestyrelsen af de offentlige veje, retter søgelyset mod vejnævnet og spørger, om nu den højtærede minister har fundet frem til en sammensætning, som alle kan være tilfredse med. Det vil sikkert være vanskeligt, ja, vel næsten umuligt at tilgodese alle interesser på dette område, men jeg vil i alt fald udtale min glæde over den vægt, som de kommunale interesser har fået i vejnævnet, idet 9 af vejnævnets 15 repræsentanter udgår fra de kommunale repræsentationer. Det kan jeg kun være tilfreds med, og jeg tror, at det sagligt set er rigtigt, hvis vejnævnet skal kunne opfylde den mission, som man har tænkt sig det skal opfylde, hvis det altså skal være et formidlende led mellem landets kommuner og centraladministrationen. Jeg vil imidlertid gerne tage forbehold overfor den fordeling af kommunerepræsentanterne, som er nævnt; men det er en ting, der kan overvejes i udvalget. Vor interesse for sammensætningen af vejnævnet er meget stor, men i princippet er vi tilfredse med, at det kommunale indslag har fået den vægt, det har.

Jeg har allerede i mine principielle betragtninger understreget, at vi vil være på vagt overfor ikke rimelige indgreb udefra i kommunernes selvbestemmelsesret, og jeg føler trang til at pege på de steder, hvor man, jeg kan næsten sige med stor styrke, griber ind i denne selvbestemmelsesret; og

hvor man ligefrem vil påbyde kommunerne forskellige ting, bliver vore betænkeligheder selvfølgelig endnu større.

Med hensyn til reglerne om ekspropriation og taksation, som vedrører den enkelte borgers stilling i forhold til det offentlige, og med hensyn til reglerne om overkørsler og overgange, hvor det derimod drejer sig om den enkeltes ejendomsret med skyldig hensyntagen til det offentlige, sikkerheden og andre faktorer, vil der også være store problemer, som kræver en grundig gennemgang. Vi har her bestemte synspunkter, som vi vil forsøge at gøre gældende, og jeg kan sige til den højtærede minister, at vi vil forsøge at få ændret nogle af de bestemmelser, som findes i paragrafferne vedrørende disse ting.

Hvorvidt man skal lovfæste oprettelsen af et vejregister, således som det her er foreslået, kan jeg for mit vedkommende først tage stilling til, når mit parti i udvalget har fået et vist overblik over, hvorledes det rent administrativt skal gøres. Men som en hovedbetragtning kan jeg sige, at hvis administrationen skal vokse og gribe om sig på en måde, som vi ikke finder rimelig, kan vi ikke give vor tilslutning; allerede nu vil jeg understrege, at vi vil søge at forenkle administrationen mest muligt, men selvfølgelig under skyldig hensyntagen til de saglige problemer, som skal løses.

Jeg tror, at jeg med fremførelsen af disse hovedsynspunkter har angivet det grundlag, vi vil arbejde på, og jeg skal da ikke sige mere vedrørende forslaget om bestyrelsen af de offentlige veje.

Derimod vil jeg gerne gøre nogle bemærkninger vedrørende forslaget om tilskud til de offentlige veje. Jeg skal ikke gå nærmere ind på det princip, som har været diskuteret under behandlingen af de tre forrige punkter på dagsordenen — synspunkterne er jo trukket klart op på dette område —: under den lovgivning, vi hidtil har haft, har det været sådan, at de bidrag, motorfolkene har ydet til vejenes vedligeholdelse, er gået ind i statskassen og kun

[Poul Sørensen.]

delvis er anvendt til de formål, hvortil de, dengang lovgivningen blev gennemført, var tænkt anvendt. Det skal jeg nu ikke komme dybere ind på; det har været drøftet. Jeg skal derfor kun tale om lovforslagets bestemmelser om vejfonden i fremtiden.

Ministerens lovforslag går som allerede nævnt ud på, at det ved de årlige finanslove bestemmes, hvor stor en del af motorafgifterne der skal overføres til vejfonden. Jeg vil gerne her indskyde den bemærkning, at man må jo formode, at de lovregler, jeg nu taler om, kun skal have en kortere levetid, idet det fremgår af bemærkningerne, at de foreslåede tilskudsformer og -satser bygger på den rent øjeblikkelige økonomiske stilling her i landet. Jeg vil gerne sige til den højtærede minister, at mit parti vil i den drøftelse, som skal finde sted i udvalget, tage hensyn til de økonomiske vanskeligheder, vort land befinder sig i, og som den nuværende regering har et hovedansvar for — vi må erkende, at således er nu vilkårene; herudfra vil vi tage under overvejelse, hvorvidt man skal gå lidt langsommere, lidt mere småt frem, end man, hvis man havde økonomisk albuerum, eventuelt kunne have lyst til, når man diskuterer, hvilke midler staten skal stille til rådighed for kommunegrupperne.

Vi vil da i udvalget forsøge at få afvejet, om det er rigtigt med de 65 pct. til amtskommunerne, som man er nået frem til, og vi vil også i høj grad bede om yderligere oplysninger om, jeg kan sige den formel, hvorunder landets øvrige kommuner skal tilgodeses. De tre faktorer, som her spiller ind, er, såvidt jeg har forstået af lovforslaget: længden af de offentlige veje, indbyggertallet og vejudgifterne. Det er muligt, at man, når man får klarlagt det, må erkende, at tallet er truffet rigtigt, men jeg har mine tvivl. Er f. eks. antallet af motorkøretøjer indenfor kommunen ikke en faktor af interesse, når man skal finde det rigtige tal her? Jeg skal erkende, at dette ikke er stedet til at drøfte det; jeg gør bare her ved første behandling opmærksom på, at vi er interesseret i at få gravet dybere, end det gøres i de bemærkninger, der ledsager lovforslaget.

Jeg tror, at vi efter en foreløbig gennemgang af lovforslaget må erkende — det vil

jeg gerne sige til den højtærede minister — at hovedstaden ikke er blevet forkælet ved det foreliggende lovforslag. Vi har allerede set, at Københavns kommune og også omegnskommunerne har gjort visse synspunkter gældende. Disse omegnskommuner har med den udflytning, der finder sted, deres meget store problemer, som hovedstaden forsåvidt også er interesseret i. Jeg tror, at man på en helt anden måde end hidtil må have belyst problemerne vedrørende hovedstaden og omegnen for at finde den rigtige placering, og jeg vil gerne på mit partis vegne give tilslutning til det ærede medlem hr. Holmbergs udtalelser vedrørende de mindre kommuner med de lange og dyre vejstrækninger. Vor interesse for hovedstaden og omegnskommunerne må ikke opfattes sådan, at vi vil gå de berettigede interesser hos de økonomisk svage kommuner med de store opgaver for nær; opgaverne skal jo løses. Men det er nødvendigt for mig allerede nu at sige, at jeg tror, at hovedstadens og omegnens forhold må tages op til nøje overvejelse, og det skulle ikke overraske mig, om man nåede til det resultat, at ministeren har været lidt for karrig med hensyn til at komme disse interesser i møde.

Man vil også kunne drøfte, om man har fået alle de udgiftsområder, som skal ind under denne refusionsordning, med. Det er nævnt, at man har set bort fra ledningsanlæg, sporanlæg o. s. v., og jeg må også erkende, at jeg tror, det vil volde vanskeligheder at indpasse disse ting. Jeg vil her understrege en ting, der har min interesse, og det er hele belysningsspørgsmålet; det synes jeg i og for sig godt man kunne tage med ind i den undersøgelse, der skal finde sted. Måske kunne man på grund af de store udgifter og på grund af de store trafikale interesser, der knytter sig hertil, og som bliver større og større, tilgodese dette område.

Jeg tiltræder lovforslagets bestemmelser med hensyn til snerydning, og hvad dertil hører. Jeg synes, det er rigtigt og en simplificering at tage dette område ind i lovgivningen, således som man her har gjort det; på dette punkt skal der ikke fra vor side være vanskeligheder, her vil ministeren kunne finde forståelse.

Jeg vil gerne vedrørende refusionsbestemmelserne udtale min tilfredshed med



[Poul Sørensen.]

den forenkling, der sker ved, at man fra kommunernes side på en helt anden måde end hidtil kan overse økonomien for de enkelte år. Jeg synes, det er en fordel, og har derfor ikke synderligt mange bemærkninger at gøre om det. Vejfondens, som jeg allerede har gjort en enkelt bemærkning om, skal ifølge lovforslaget fra nu af opføres på finansloven; det skal jeg som sagt ikke fordybe mig i, mit partis standpunkt hertil er fremført på et tidligere tidspunkt af dagens forhandlinger. Kommunernes vejudgifter, som er det ene af de to store økonomiske hovedområder, vejfonden skal beskæftige sig med, vil altså komme til nærmere afvejelse og bedømmelse, og hvad angår tilskud til vejanlæg og alt, hvad der til hører — jeg tror, det står i § 7 — vil der blive rig lejlighed til at fordybe sig nærmere heri. Der kan her være mangfoldige ting, som man må have en nærmere klaring på.

Jeg har bemærket, at den forenkling, man havde haft i tankerne vedrørende administrationen af tilskud til beskæftigelsesarbejder — bekæmpelse af arbejdsløsheden er jo desværre et aktuelt spørgsmål — er blevet opgivet, idet disse arbejder forbliver under det samme ministerium som hidtil og ikke henlægges til ministeriet for offentlige arbejder. Også herom vil jeg gerne have en drøftelse i det kommende udvalg, idet spørgsmålet om placering i allerhøjeste grad er en faktor, som må fange vor interesse; det samme gælder den størrelsesorden af tilskuddet, som der kan blive tale om.

Jeg har til slut en bemærkning at gøre om den nye ordning, man forsøger at skabe i lovforslagets § 9. Jeg kan udmærket se, at de synspunkter, som bærer denne paragraf, kræver en overvejelse; men jeg vil på forhånd sige, at jeg nærer meget store betænkeligheder ved at gå så vidt, som det er foreslået i § 9, stk. 2. Hvis man først kommer ind på via motorpengene, via vor økonomiske vejpolitik, at anlægge en takstpolitik, tror jeg rigtignok, der vil rejse sig så store spørgsmål, at vi overhovedet ikke kan magte dem under denne lovgivning. Jeg har allerede berørt hovedstadens interesser; men her drejer det sig ikke om omegnens interesser alene, og jeg tør nok sige,

at hvis vi fik stillet op de takstproblemer, som man slås med rundt omkring i hele landet, og hvis de skulle knyttes til denne lovgivning om tilskud til de offentlige veje, ville dette lovforslag få en helt ny karakter, en karakter, som ingen af os ville være tjent med.

Jeg vil altså ikke på forhånd tage endelig afstand, for det kan jo have sin interesse at høre, om ministeren kan komme med argumenter udover, hvad der er nedlagt i bemærkningerne; men jeg vil på forhånd advare imod at besværliggøre gennemførelsen af denne lovgivning, som i sandhed er nødvendig — det har jeg allerede understreget — ved at bringe nye momenter ind, som man efter min mening overhovedet ikke kan overse.

Jeg skal med disse bemærkninger påny tilsige mit partis interesse for forslagene og vort medarbejderskab i det udvalg, der nu vil blive nedsat.

**Skytte:** I slutningen af forslaget om bestyrelsen af de offentlige veje angives, hvor mange ældre love og bestemmelser der skal ophæves, hvis dette forslag ophøjes til lov. Det er en betragtelig mængde bestemmelser, som denne lov gør overflødige. Der er en forordning af 1793 og en plakat af 6. august 1800 — for blot at nævne nogle af de ældste bestemmelser, som afløses af denne lov. Med den udvikling, vejvæsenet har været inde i, synes det såre naturligt, at alle bestemmelser om vejene samles i een lov, og til det foreliggende lovforslags opbygning har jeg praktisk taget intet at bemærke. Forslaget knæsætter princippet om kommunalbestyrelserne som vejbestyrelser. Det er et princip, jeg er enig i, for det er en naturlig opgave for kommunerne. En knæsætning af det kommunale selvstyre på dette område kan jeg fuldtud tiltræde; de lokale myndigheder har alle forudsætninger for at forestå denne del af administrationen.

Forslaget indeholder forskellige nydannelser. Man inddeler fremtidig vejene i klasser; det er vel stort set blot en konstatering af bestående forhold, og det er både naturligt og nødvendigt, at der gives mulighed for en ændring af klassificeringen, for vejenes overgang fra en gruppe til en anden gruppe, efter som samfærdslen de pågældende steder gør noget sådant naturligt.

## [Skytte.]

Nedsættelsen af et vejnævn med visse bestemte opgaver kan også forekomme meget rimelig. Jeg føler mig dog ikke helt overbevist om, at de foreslåede bestemmelser i alle henseender helt dækker de opgaver, dette nævn burde have, om ikke en del andre opgaver måske burde tillægges vejnævnet fremfor ministeren for offentlige arbejder. Det er muligt, og det må vi nærmere overveje. Men der er ingen tvivl om, at en vis samordning kan være meget nødvendig. Det kan f. eks. ikke hjælpe, at et amt udbygger sine veje svarende til nutidens trafik, medens et andet amt ikke vil gøre det. Jeg er ikke principielt tilhænger af tvangsbestemmelser overfor de kommunale myndigheder, men man skulle synes, det var muligt ved vejnævnets medvirken at finde frem til en samordning af landets vejvæsen, af alle de vigtigste samfærdselsårer; i hvert fald må vi se at nå frem hertil.

Forslaget forudsætter store beføjelser til ministeren for offentlige arbejder. På dette område er jeg mere betænkelig. Jeg forstår i og for sig godt tanken, der ligger bag. Når der udbetales store tilskud til landets veje — og det gør der vitterligt, også efter forslaget her — er det måske en naturlig tanke, at man også vil have hånd i hanke dermed — og mere hånd i hanke, end man har haft hidtil.

Når jeg er betænkelig, skyldes det ikke mistillid til ministeren, men det skyldes ønsket om på disse områder ikke at gå det kommunale selvstyre mere nær end højest nødvendigt. Derfor er det, jeg finder, at de vigtige bemyndigelser, der her gives ministeren for offentlige arbejder, måske i stedet burde henlægges til vejnævnet, der jo tæller repræsentanter for landets kommuner og således har en sammensætning, så man må regne med, at det vil tage almen hensyn, hvorfor man også kan sige, at i dette nævn varetages alle berettigede interesser. Jeg vil gerne henstille til overvejelse, om vi ikke skulle ændre dette punkt i forslaget.

Der indføres gennem forslaget regler, hvorefter kommunalbestyrelserne kan tage bestemmelse om, at overkørsler til veje må etableres og byplaner kan gennemføres, således at kommunalbestyrelsen dermed kan bestemme, hvor byggeriet skal foregå. Det

er meget vidtgående og forsåvidt meget rigoristiske bestemmelser, der søger at fastslå, hvad der har været gældende praksis i en del amter, men om hvis lovmedholdelighed der i hvert fald har været nogen tvivl. Der kan være noget, der taler for, at man har hånd i hanke med, hvorledes byggeriet foregår, for der er ikke megen mening i at anlægge nye, gennemgående veje, hvis disse vejes trafikmæssige betydning mindskes eller delvis ødelægges i kraft af byggeri langs vejene. Men hvis man gennemfører det, må man i alt fald, som det er foreslået, gennemgå landets veje, registrere de veje, hvor der må bygges, og fastslå, hvor der ikke må bygges. Jeg er enig i, at til denne registrering vil det være ganske rimeligt at medtage repræsentanter for sognekommunerne og bykommunerne; det er naturligt, at de medvirker til registreringen indenfor det område, der berører de pågældende kommuner. Det vil være ønskeligt at få dette fastslået af hensyn til befolkningen for at skabe klarhed over, hvad folk må og ikke må; men det vil også være ønskeligt af hensyn til den vurderingsmæssige ansættelse af jordværdien langs landets veje; det vil jeg gerne fremhæve her. Jeg forudser nemlig, at når vi får landets veje inddelt i de veje, hvor der må bygges, og de veje, hvor der ikke må bygges, vil det bevirke et meget stort antal klager over de foretagne vurderinger med påfølgende revision og sager om for meget betalt skat. Ofte vil der være pålagt grundværdistigningsskyld i kraft af beliggenhedsværdien, og denne værdi bliver i hvert fald betydelig mindre, når der kommer byggeforbud; også her må der revideres. Således ser vi her, som vi har set det tidligere, at nødvendige foranstaltninger undertiden fører til en hel del praktiske vanskeligheder og administrativt besvær. Det kan forhåbentlig overvindes, men der bliver mindre besvær, jo hurtigere det bliver fastslået, hvor der må bygges.

Forslagets regler om ekspropriation og taksation kan der være grund til at beskæftige sig lidt mere med, og det samme gælder en del andre enkeltheder. Det vil være rimeligt, at det sker i udvalget. Jeg er helt enig i den betragtning, som er fremført, at her, hvor det drejer sig om administrationens forhold til landets borgere, er det ønskeligt

**[Skytte.]**

at få bestemmelserne udformet på en sådan måde, at de virker mindst muligt besværende og er udtryk for den størst mulige retssikkerhed.

Stort set er lovforslaget i samklang med de synspunkter, der er gjort gældende af kommunernes repræsentanter. Københavns repræsentant har taget visse forbehold, og vi må i udvalget have klarlagt de problemer, der er specielle for København, og tage stilling til, om der skal gennemføres specielle bestemmelser for København. Amtsrådsforeningens repræsentanter har bl. a. ønsket vejnævnets sammensætning ændret, og også deres ønsker må vi tage under nærmere overvejelse.

Jeg skal med disse bemærkninger tilgive mit partis medvirken til en velvillig behandling af lovforslaget.

Angående lovforslaget om tilskud til de offentlige veje vil jeg gerne fremhæve, at med de moderne samfærdselsmidlers fremtrængen bliver den lokale islet i trafikken mindre — og mindre end før. For at tilfredsstille det lokale behov er det ikke nødvendigt med så stærke og gode veje, som vi har i dag, men de må yderligere udbygges for blot nødtørfigt at klare den stadigt stigende gennemgående trafik.

Det ligger i tiden, at motoriseringen breder sig. Motorkøretøjernes antal vil øges år for år, og en stadig større del af last- og persontrafikken vil foregå på vejene. Gode veje er derfor en nødvendighed, og det er på længere sigt tillige en god forretning, selvom det i starten vil kræve store investeringer og i fremtiden fordre store beløb til den årlige vedligeholdelse.

Man kan ikke med rimelighed forlange, at vejbestyrelsen, kommunerne, med lokale midler skal udbygge og vedligeholde vejene, der er bestemt for den gennemgående trafik. Det bør være en landsopgave, og naturligt er det, at midlerne hertil kommer fra motorafgifterne. Det vil også være i de motorkørendes interesse, at de midler, de betaler, bruges på denne måde, da de altid vil være interesserede i et så godt vejnet som muligt.

Det er da også tanker i denne retning, der ligger til grund for forslaget, hvis principper ikke skal møde modstand fra vor side.

Vi finder det rigtigt, at de største tilskud

ydtes til nyanlæg af de vigtigste veje, og vi finder, at tilskuddene bør gradueres efter vejenes betydning for færdslen, selvom der også kan være hensyn at tage til kommunernes struktur, befolkningstæthed og beskatningsgrundlag.

Ministerens forslag adskiller sig fra kommissionsforslaget derved, at det regner med et årligt tilskud til de forskellige kommuner på 120 mill. kr., medens kommissionsforslaget regner med et tilskud på 140 mill. kr. årlig. I betragtning af, at ministerens kollega gennem et andet forslag tilsigter at opkræve betydeligt højere afgifter af motorkøretøjer, kan det godt siges, at der på dette område er meget stor forskel på kommissionsforslaget og det forslag, vi her behandler.

Jeg vil iøvrigt generelt sige om tilskuddene til kommunerne, at de skal have det omfang, som skønnes at være rimeligt ud fra en bedømmelse af vejenes betydning for færdslen, men de må heller aldrig være større, end at kommunerne vil have interesse i at føre en fornuftig økonomi, også med hensyn til reparationer og nyanlæg af veje.

Tilskuddet til amtsvejene er foreslået fastsat til 65 pct. Kommissionen foreslår 70 pct.; mit partis repræsentant i kommissionen, fhv. folketingsmand Rasmussen (Gylling), går ind for 80 pct., og det radikale venstre er enigt heri. Begrundelsen herfor er, at amtsvejenes betydning for den gennemgående trafik er større, end et tilskud på kun 65 pct. er udtryk for, og vi ser her tillige på skattegrundlaget i amtskommunerne. Jeg håber, det må lykkes at overbevise ministeren om, at en forhøjelse af tilskuddet til amterne er både ønskelig og rimelig, og selv med en tilskudsprocent på 80 vil amtskommunerne på ethvert tidspunkt være meget interesserede i at udføre vejarbejder så økonomisk som overhovedet muligt.

Tilskuddet til de sognekommunale veje har vi også ønsket forhøjet, og det samlede tilskudsbeløb, som er foreslået af kommissionen, 140 mill. kr., finder vi ikke for højt, snarere tværtimod.

Om den foreslåede fordeling mellem kommunerne er den helt rigtige, er vel nok tvivlsomt. Det er det ikke nemt på forhånd at tage stilling til. For mig ser det ud til, at kommunerne i hvert fald ikke får for

**[Skytte.]**

meget efter de forslag, der her foreligger. Det er noget, vi må se nærmere på; vi må i udvalget have fremskaffet rent praktiske eksempler og derudfra dømme om virkningerne i de forskellige kommunegrupper, at der er gjort ret og skel.

Der er et åbenlyst gode ved forslaget, og det er den hurtige refusion. Fremtidig får kommunerne refusion ret omgående, efter at udgifterne er afholdt, medens de efter den nuværende ordning, der bygger på gennemsnitsudgifter i en årrække, må vente i henholdsvis 4 og 7 år, før de afholdte udgifter fuldtud refunderes. Især i en opgangstid er det meget generende for kommunerne. Jeg vil i denne forbindelse gerne tillade mig at rette et spørgsmål til den højtærede minister; jeg ved ikke, om ministeren for offentlige arbejder eller finansministeren vil besvare det. Mit spørgsmål går ud på, om det ikke efter de nuværende regler var muligt at få refusionen fremmet, så det var afgjort, hvor store beløb kommunerne kan regne med, før de fastlægger deres budgetter for det kommende år. Jeg har i finansudvalget bedt om et samråd om dette spørgsmål, men jeg ville være glad for, om ministeren ville svare på det her, om jeg her kunne få et tilsagn om, at refusionen til kommunerne kan afgøres omgående, så kommunerne har klarhed over dette spørgsmål, før de endeligt skal fastlægge deres budget for det kommende år.

Jeg forudsætter, at udvalgsbehandlingen af dette forslag vil blive meget grundig, og skal derfor undlade at gå mere i enkeltheder. Vi vil medvirke til at sikre kommunerne en rimelig refusion af deres vejudgifter, og vi vil nøje se på det foreliggende fordelingsgrundlag og derefter, forhåbentlig i godt samarbejde med regeringen og de øvrige partier, søge at nå et resultat, der ikke giver grundlag for berettiget klage fra nogen kommunes side.

**Lynnerup Nielsen:** Det er åbenbart for enhver, at trafikken på vore veje er tiltagende, og i tiden efter krigen har bilparkens enorme udvikling sat sine spor, ikke mindst den tungere trafik. De meget større vogne, som nu er kommet frem, stiller store krav til vore veje; vore veje må være i en sådan forfatning og kørestand,

at vort vejnet ikke fremover kommer til at sakke agterud. Det ville sådan set også være helt urimeligt, al den stund der opkræves så betydelige beløb i motorafgifter netop til det formål at sikre, at vore veje er i ordentlig og god stand. Det er et naturligt ønske, der må næres af enhver, der er fører af en vogn, af enhver, der sidder bag et rat i en tid som denne, og det er også i samfundets interesse — så meget mere som de mange trafikulykker, der har fundet sted de seneste år, må mane til en vis alvor — at vejene bringes i en sådan stand, at trafikken kan gå, som den bør.

Med hensyn til lovforslaget om bestyrelsen af de offentlige veje må det siges at være en tiltrængt fornyelse, der nu søges gennemført. En sådan lovgivning må jo afpasses efter de krav, som samfundet i dag må stille efter den udvikling og de ændringer, trafikken er undergået. En række gamle bestemmelser og forordninger, som det moderne samfund forlængst er løbet fra, vil nu blive ophævet; andre bestemmelser er nødvendiggjort og må træde i stedet. Ifølge lovforslaget skal vejmyndigheden ligge hos de samme kommunale organer som hidtil, men der oprettes nu et vejnævn med en betydelig repræsentation fra de kommunale og amtskommunale organer, og det må vel siges at være et både hensigtsmæssigt og nyttigt forum for vurdering af de vejproblemer, der vil opstå i fremtiden.

Den nyordning, som søges indført ved, at der nu oprettes et vejregister og en klassificering af vejnettet, er nødvendiggjort alene af den grund, at den nye tilskudsordning for kommunerne fremover kommer til at afhænge af de vejstrækninger, der findes i de enkelte kommuner.

Ny er også den beføjelse, der gives ministeriet og amtsrådene til at påbyde kommunerne anlæg og ombygninger af visse veje, når dette skønnes at have særlig betydning. Overfor denne beføjelse har foregående ordførere rejst visse betænkeligheder, og jeg og mit parti kan ikke se anderledes på det, end at med de krav, der stilles til vejene, nu da trafikken ikke er så lokalt begrænset som tidligere, må problemet vore veje bedømmes som en samlet helhed. Hvis man skal undgå den træghed, man sikkert vil kunne møde i visse kommuner — og vel også i praksis har mødt —

## [Lynnerup Nielsen.]

som giver sig det udslag, at de ikke ønsker gennemført reguleringer i forbindelse med tilstødende veje i andre kommuner og amter, vil det være naturligt, at der fra centralt sted, uden at man derfor undergraver det kommunale selvstyre, kan ændres ved tingenes tilstand.

Kapitel II om ekspropriation og taksation vedrørende nye vejanlæg og ændringer af de beståendes linieføring giver mere klare og ensartede regler at gå frem efter end de gældende; de foreslåede ændringer er både ønskelige og tiltrængte, set fra vejmyndighedernes synspunkt. Selvom ekspropriations- og taksationsforretninger vel kun i sjældne tilfælde vækker tilfredshed hos de lodsejere, som må afstå de nødvendige arealer, kan det dog tænkes, at megen uvilje og trætte i denne forbindelse har haft sin grund i de mange uensartede love, man er gået frem efter. Det foreliggende lovforslag er på dette område klart, enkelt og forståeligt; det indeholder bestemmelser om overtaksationskommissioner, for hvilke afgørelser kan indankes, såfremt den, der skal afgive arealer, føler, at det vil være af betydning for ham at få afgørelsen prøvet ved en højere instans.

Jeg finder det også rigtigt, at man bibeholder bestemmelsen om åstedsforretninger, således at bedømmelsen af sager som disse ikke sker alene på grundlag af tegninger ved et skrivebord, men ude i marken, hvor begge parter kan mødes til forhandling om problemerne, og hvor omfanget af ekspropriationen kan klarlægges og indvendinger gøres gældende. En sådan ordning vil sikkert blive endnu mere påkrævet i tiden fremover, ikke mindst når det foreliggende lovforslag ophøjes til lov og vejbestyrelsernes myndighed derigennem udvides på en række områder af betydning, også fordi udviklingen vil kræve flere og flere indgreb overfor de enkelte. Det vil afgjort komme til at gøre sig gældende i spørgsmålet om de mange private biveje, stier o. lign., der drages ind under lovgivningen.

Kapitel III omhandler overkørsler og overgange. Det er et spørgsmål, der trænger sig på i ethvert sogn og enhver landsby, hvor randbebyggelse finder sted og det er en bebyggelse, der er i stærk tiltagen. Herfra stammer mange af de færdselsulykker, der

sker; det er netop en af denne randbebyggelses uheldige sider. At der nu lovgives på en sådan måde, at der gives vejbestyrelserne adgang til at begrænse en sådan bebyggelse ved at indskrænke adgangen til at opnå overkørsel og overgang på stærkt trafikerede færdselsveje, er absolut tiltrængt, ikke mindst når henses til, at kørehastigheden nu i det væsentlige afhænger af den enkeltes eget skøn. Det er også såre naturligt, at der nu fastsættes bestemmelser sigtende mod arealer langs med vore stærkt trafikerede veje, som endnu ikke er bebygget, men som snart eller fremover kan tænkes at blive det. Spørgsmålet bliver så, om de påtænkte nævn kommer i gang ude i amterne så betids, at ikke altfor megen skade bliver forvoldt inden deres nedsættelse. Den tanke, der har været fremført, at sognekommunerne skulle have en vis repræsentation i disse nævn netop der, hvor de selv har ansvaret for og administrationen af deres vejevæsen, finder jeg naturlig. Det er selvfølgelig ting, som kan fremdrages og diskuteres i det udvalg, jeg forventer vil blive nedsat til behandling af lovforslaget.

Alt i alt finder mit parti og jeg, at lovforslaget er afpasset efter de krav, udviklingen stiller til vore veje i den tid, vi gennemlever, og mit parti stiller sig iøvrigt positivt og velvilligt overfor lovforslaget.

Bag lovforslaget om tilskud til de offentlige veje ligger der en betænkning, og lovforslaget hviler i det væsentlige på denne, selvom der i kommunerne har været delte meninger om de mange problemer, der har været behandlet, og vel ikke mindst om fordelingen af selve midlerne. Om så den fordeling, som den højtærede minister er nået frem til i det foreliggende lovforslag, i alle måder vil være den helt retfærdige og helt rigtige, og om de interesserede parter vil føle sig tilfredsstillet derved, er nok noget tvivlsomt. Vi har allerede fra ordførere her hørt, at det er et spørgsmål, om København kan føle sig tilfredsstillet, men der er også efter forslaget den mulighed, at der kan forhandles videre om en helt speciel ordning for København, og ministeren har ikke afvist denne tanke.

Det forekommer mig og mit parti, at ved en lovgivning som denne må der tages hensyn til hele vort lands vejnet. Her må man tænke lige så vel på det mindste og tyndest

## [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

[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 forogodtbefindende. 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-

[Tholstrup.]

tiden skal have mening, må vejfonden sikres, f. eks. således som jeg tidligere har foreslået det i det førnævnte lovforslag. Jeg kan derfor ikke erklære mig tilfreds med lovforslagets titel; jeg mener, det burde hedde som foreslået af kommissionsflertallet: „Lov om motorafgifternes anvendelse“.

Mod forslag til lov om bestyrelsen af de offentlige veje, der er af mere teknisk art, har jeg færre indvendinger. Dog mener jeg, at man ved nedsættelse af det i § 5 nævnte vejnævn ikke tager skyldige hensyn til de motorkørende, som dog er dem, der i første omgang betaler alle udgifterne. Der er kun levnet plads til en eneste repræsentant for dem; men jeg er beskeden og har ment det formålstjenligt kun at fremsætte ønske om, at der i hvert fald bliver 2, den ene f. eks. repræsenterende automobilklubberne og den anden repræsenterende vognmændene. Jeg vil meget stærkt anbefale, at den højtærede minister tager denne tanke op.

Jeg er meget tilfreds med kapitel IV, bl. a. § 40, som har til formål at hindre randbebyggelse ved nyanlagte veje. Det er ganske urimeligt, at man, så snart en ny vej er anlagt, straks skal have en randbebyggelse, som nedsætter den gennemgående færdsels gode udnyttelse af vejen til fordel for de ganske få, der for nemheds skyld lægger deres hus oppe ved landevejen. Jeg vil give et par eksempler herpå.

Da andelsslagterierne byggede deres kødfoderfabrik ved Ortved — nede ved Ringsted — havde det været naturligt, om der var blevet udlagt et par stikveje til hovedvejen som boligveje; men i stedet for ligger der i dag en lang række huse på begge sider af landevejen, som derved er blevet legeplads for børn og holdeplads for handlende; nedsat fart er derfor nødvendig for den gennemgående trafik.

Vi har set det samme ovre ved Middelfart, hvor man af hensyn til Lille-Bæltsbroen byggede en vej på åben mark udenom byen. Nu er denne omkørselsvej blevet til en hel gade med en byggelinie, der ligger altfor tæt på vejen.

Det groveste eksempel var, da Middelfart kommune opførte en række ejendomme på et meget smalt jordstykke mellem jernbanen og hovedvejen, sådan at der hverken foran eller bagved huset var plads for bør-

nene til at lege på; og disse ejendomme blev — tro det, om man vil — bygget til børnerige familier! Resultatet af denne randbebyggelse har været, at denne vejstrækning for en tid blev kaldt Danmarks blodigste landevej, og Middelfart sygehus havde flere patienter fra landevejen end fra byens naturlige opland.

Jeg anbefaler ministeren og ærede medlemmer at holde stille, når de engang kommer dertil; de vil da se, at der ovre på den modsatte side af vejen er åben jord med skov som baggrund, altså en ideal byggeplads for lejligheder til børnerige familier, hvor der både ville være luft og plads til at lege på.

Jeg håber, at kapitel IV kan benyttes til at hindre gentagelser af den slags urimeligheder, så vi ikke på grund af ny randbebyggelse skal bygge nye hospitaler. Ved Middelfart er der nu tale om at bygge en helt ny vej til broen, fordi den anden vej er blevet ødelagt af randbebyggelse.

Det er vist at trække for stærkt på tingets tålmodighed at gå videre med en detaljeret gennemgang af de to lovforslag; men jeg håber, at man i det udvalg, der bliver nedsat, vil tage mine indvendinger op til overvejelse.

**Horn:** Jeg vil gerne gøre en enkelt bemærkning vedrørende forslag til lov om bestyrelsen af de offentlige veje.

Det drejer sig om en sag, jeg berørte under finanslovdebatten i december 1955, nemlig begrebet statsveje eller ikke-statsveje. Enhver ved, at fjerntrafikken i stigende grad går over til landevejene. Vi vender altså tilbage til tilstanden før 1867, da vi fik den nugældende vejlov.

Man vil måske erindre, at jeg ved den nævnte lejlighed pegede på det urimelige i, at man kan pålægge enkelte grupper af borgere på de steder, hvor disse motorveje går igennem, en særbeskatning. Jeg ved, at venstre fastholder, at denne særbeskatning skal finde sted; men jeg kan sige, at partiet venstres vælgere, både på land og i by, som har fået denne særbeskatning, ikke forstår, at partiet vil opretholde en så urimelig tilstand.

Jeg vil derfor meget henstille, at det udvalg, som nu bliver nedsat, tager dette spørgsmål op i forbindelse med drøftelsen af



[Horn.]

lovforslagets § 3, idet man så må opdele hovedlandevejene i dem, staten skal tage sig af, de rene fjerntrafikveje, og de veje, hvorpå der også foregår en vis lokaltrafik.

**Ministeren for offentlige arbejder (Lindberg):** Jeg vil gerne takke samtlige ordførere, som i det store og hele har udtalt megen velvilje overfor de to foreliggende lovforslag. Jeg vil også tilsige min medvirken til drøftelse i det udvalg, som nu skal i gang med disse lovforslag, af en række af de problemer, som har været berørt her under debatten.

Jeg mener ikke, det tjener noget egentligt formål at begynde at gå i detaljer. Ærede ordførere, specielt det ærede medlem hr. Holmberg, har berørt en række forskellige problemer i forbindelse med de enkelte paragraffer, og jeg tror, at en hel del af de ting, der har været fremme, vil være velegnede til drøftelse i udvalget.

Hvad angår ministerens beføjelser — som også det ærede medlem hr. Poul Sørensen var inde på — forstår jeg, at både det ærede medlem hr. Holmberg og det ærede medlem hr. Poul Sørensen kunne ønske, at disse beføjelser i højere grad skulle overgå til vejnævnet. Her tror jeg det vil være ret vanskeligt at opnå enighed, idet det er min opfattelse, at lovforslaget, således som det på disse områder er affattet, tilgodeser de interesser, som såvel samfundet, staten som kommunerne nu engang må have at varetage.

Hvad angår Københavns stilling overfor lovforslaget, vil jeg sige til det ærede medlem hr. Poul Sørensen, at vi naturligvis kan drøfte dette nærmere i det kommende udvalg. Jeg har den opfattelse, at der meget vel kan være visse områder, hvor København måske skal have en særstilling, når det drejer sig om bestyrelse af offentlige veje, men det vil der som sagt i udvalget kunne forhandles nærmere om.

Hvad angår spørgsmålet om tilskud til veje, har ordførerne nærmest beskæftiget sig med spørgsmålet om fordelingen af de penge, som skal stilles til rådighed for amter og kommuner. Det er jo ikke nogen hemmelighed, at det foreliggende lovforslag ikke indeholder de samme satser som kommissionsforslaget. Det har imidlertid været

nødvendigt at tage hensyn til landets økonomiske stilling og afpasse procenterne efter den. Det ærede medlem hr. Poul Sørensen kan vel have ret i, at de er mere øjeblikksbestemt; dermed mener jeg, at det kan godt være, disse satser kan tages op til revision, hvis vi kommer ind i andre økonomiske forhold end dem, vi har i øjeblikket.

Med hensyn til selve størrelsesforholdet ved fordelingen af pengene på amter og kommuner tror jeg man har ramt det rigtige, men det er givet, at man i udvalget kan se også på dette spørgsmål.

Det ærede medlem hr. Skytte spurgte mig, hvordan man stiller sig med hensyn til en hurtigere fremgangsmåde ved refusion og tilsagn til amter og kommuner efter den gældende lov. Jeg vil gerne give tilsagn om, at vi fra ministeriets side vil gøre, hvad der er muligt, for at det kan gå så hurtigt, som tilfældet nu engang kan blive, men forhåbentlig får vi gennemført de fremsatte lovforslag nogenlunde hurtigt, sådan at dette problem kun bliver aktuelt i indværende år.

Jeg tilsiger altså min medvirken til drøftelse af disse forskellige forhold, fordi jeg er klar over, at der er mange enkeltheder, der egner sig til en saglig drøftelse i udvalget, men jeg udtaler også håbet om, at vi kan få tilendebragt dette udvalgsarbejde, således at de nye love kan blive vedtaget i dette folketingsår.

Hermed sluttede forhandlingen.

*Lovforslagenes overgang til anden behandling vedtoges uden afstemning.*

**Kai Jensen:** Jeg tillader mig at foreslå, at de to lovforslag henvises til et udvalg på 17 medlemmer.

Uden forhandling eller afstemning vedtoges dette forslag.

**Formanden:** Der er ikke mere på dagsordenen.

Udvalget angående forslag til lov om ændring i lov om kirkers bestyrelse m. m. og lov om vedligeholdelse af kirker og kirkegårde m. v. har afgivet betænkning over

**[Formanden.]**

nævnte lovforslag. Eksemplarer vil blive omdelt.

Udvalget angående forslag til lov om visse foranstaltninger til støtte for privatbanerne har afgivet betænkning over nævnte lovforslag. Eksemplarer vil blive omdelt.

Folketingsmand Paabøl har meddelt mig, at han ønsker til boligministeren at stille følgende spørgsmål:

„Er ministeren i anledning af, at bevillingsbeløbene i henhold til boligstøtte-lovens kap. V A er opbrugt ikke alene for indeværende finansår, men også for næste finansår, villig til at stille forslag om, at en del af de til sociale boligselskaber reserverede beløb overføres til byggeriet efter kap. V A?“

Spørgsmålet vil blive optaget på dagsordenen for tingets førstkommande spørgetid.

Folketingsmand Clausen (Olufskjær) har meddelt mig, at han ønsker til landbrugsministeren at stille følgende spørgsmål:

„Hvorfor foreslår landbrugsministeren på finanslovforslaget for 1956—57 bevillinger på 187 000 kr., der hovedsagelig anvendes til husmænds befordring på jernbaner?“

Spørgsmålet vil blive optaget på dagsordenen for tingets førstkommande spørgetid.

Folketingsmand Harald Nielsen har meddelt mig, at han ønsker til stats- og udenrigsministeren at stille følgende spørgsmål:

„Med hvilken begrundelse er revisionen af regnskaberne fra de diplomatiske og konsulære repræsentationer samt tilsynet med disses kasser henlagt til udenrigsministeriet og ikke til hovedrevisoratet?“

Spørgsmålet vil blive optaget på dagsordenen for tingets førstkommande spørgetid.

Folketingets næste møde afholdes tirsdag den 21. februar kl. 14 med følgende dagsorden:

1) *Valg af 17 medlemmer til et udvalg angående:*

Forslag til lov om omsætningsafgift af motorkøretøjer m. v.,

forslag til lov om vægtafgift af motor-køretøjer m. v.

og

forslag til lov om afgift af benzin.

2) *Valg af 17 medlemmer til et udvalg angående:*

Forslag til lov om bestyrelsen af de offentlige veje

og

forslag til lov om tilskud til de offentlige veje.

3) *Første behandling af:*

Forslag til folketingsbeslutning om godkendelse af „Kongeriget Danmarks Hypotekbank“s regnskab for regnskabsåret 1954—55.

4) *Første behandling af:*

Forslag til lov om opfindelser vedrørende krigsmateriel.

Formanden meddelte sluttelig planen for tingets øvrige møder i den følgende uge.

Mødet hævet kl. 13<sup>25</sup>.

## 55. møde.

Tirsdag den 21. februar kl. 14.

**Formanden:** Det er meddelt mig, at det ærede medlem hr. *Foss* ønsker at udtræde af udvalget angående forslag til lov om lærlingeforholdet. Til at indtræde i det nævnte udvalg i stedet for *Foss* har vedkommende gruppe udpeget *Ninn-Hansen*, som herefter er valgt.

Fra faglige og andre sammenslutninger samt fra private personer er modtaget forskellige henvendelser vedrørende boligspørgsmål, økonomiske, sociale og andre forhold.