

tallet i de seneste år, må der dog formentlig regnes med en fortsat stigning i de kommende år. Den fortsatte motorisering vil således kræve etablering af automobil-dækklag på ikke ubetydelige dele af bivejset (specielt i de tyndt befolkede egne), der endnu henligger uden sådant dækklag. Hertil kommer virkningen af den forbedrede refusion for de egentlige landkommuner. Såfremt disse kommuner med forbedringen ville opretholde uforandret egenudgift til vejvæsenet, ville dette alene betinge en stigning i vedligeholdelsesudgifterne på ca. 25 mill. kr.

En fortsat bolig-mæssig udbygning i stationsbyer og forstadskommuner vil antagelig også betyde forøgelse af vejudgifterne.

Det nuværende udgiftstal må herefter skønnes at ville stige til omkring ca. 230 mill. kr. Herfra skal dog fradrages ca. 30 mill. kr. vedrørende sognekommunale beskæftigelsesarbejder, som hidtil er blevet refunderet dels gennem den almindelige refusion og dermed indeholdt i de regnskabs-mæssige vejudgifter, dels gennem et direkte beskæftigelsestilskud, men som i fremtiden vil modtage almindelige vejfondstilskud, jfr. nedenfor.

Sognekommunernes refusionsberettigende vejudgifter kan herefter antages at blive ca. 200 mill. kr. i fremtiden, hvilket med en gennemsnitlig refusionsprocent på ca. 44 vil give en udgift for vejfonden på ca. 89 mill. kr.

#### c. Købstæder.

For denne kommunegruppe findes ikke nøjagtige oplysninger om omfanget af de refusionsberettigende vejudgifter, idet byerne i øjeblikket modtager refusionen på andet grundlag. De i tabelbilaget angivne udgiftstal er derfor skønnede dels på grundlag af de af motorafgiftskommissionen indhentede oplysninger, dels på grundlag af almindeligt regnskabsmateriale vedrørende byernes vejudgifter.

En vurdering af den fremtidige refusionsberettigende vejudgift er derfor behæftet med en vis usikkerhed, men trafikens stigning og byernes vækst må antages i almindelighed at medføre forøgede udgifter.

Selv om forbedringen i den gennemsnitlige refusionsprocent for byernes vedkom-

mende nominelt er af mindre omfang, betyder overgangen fra den bestående refusionsordning til de foreslåede regler og satser, at store og middelstore byer med stor andel i udgifterne får en noget større forbedring. Det må ligeledes erindres, at den hidtidige faste refusion til byerne, som ikke har været afhængig af de afholdte vejudgifter, har stillet byer med stærkt voksende udgifter ugunstigt.

På den anden side må det påregnes, at den stærkt forbedrede tilskudssats, som er forudsat i lovforslagets § 8, for købstadkommunale beskæftigelsesarbejder kan betyde en kraftig aktivitetsforøgelse på dette område med en reduktion af den almindelige vedligeholdelsesaktivitet til følge.

Efter et forsigtigt skøn kan købstædernes fremtidige refusionsberettigende vejudgift herefter sættes til ca. 45 mill. kr., hvoraf der af vejfonden skal betales en refusion på ca. 15 mill. kr.

#### d. København og Frederiksberg.

Heller ikke for disse to byer foreligger oplysninger om egentlige refusionsberettigende udgifter; men de i tabelbilaget anførte tal, der er beregnet på basis af oplysninger fra de respektive stadsingeniører, må dog antages nogenlunde at svare til de to kommuners vejudgifter, opgjort efter de foreslåede regler. Begge udgiftstal synes ret stagnerende.

Da de på finansloven det sidste par år bevilgede beløb til disse to kommuner har været højere end den nu foreslåede refusion, vil denne ikke i sig selv kunne bevirke øget aktivitet. Hertil kommer, at specielt København må antages i de kommende år at måtte koncentrere sine ressourcer særlig om en række meget store anlægsarbejder, som vil give kommunen en ret betydelig udgiftsbyrde selv med 80 pct. vejfondstilskud.

Udgiftsniveauet for de to kommuner i de kommende år bør derfor næppe sættes over de nuværende ca. 17 mill. kr., hvilket svarer til en refusion af vejfonden på ca. 6 mill. kr.

#### e. Sammendrag.

Kommunernes samlede fremtidige årlige udgift til vedligeholdelse plus visse mindre