

hvervelse af ejendomme, der på et senere tidspunkt skal medgå til store vejanlæg, medmindre der straks kan gives vejfondstilskud dertil. Det tilføjes, at de gældende regler muliggør, at der kan opnås almindelig kommunerefusion — for byerne ca. 40 pct. — af sådanne udgifter, og at hele udgiften kan refunderes efter de for vejfondstilskud gældende tilskudsregler, såfremt arbejdet kommer til udførelse med sådant tilskud, men at det af Københavns magistrat findes påkrævet, at staten allerede på det omtalte forberedende stadium påtager sig den økonomiske hovedbyrde for den pågældende disposition. Det har ligeledes givet anledning til betænkeligheder, at vejfondstilskuddene ikke kan reguleres som følge af højere ejendomservhvervelsesomkostninger end skønnet i overslagene, og at dette under de nuværende forhold vil kunne medføre en væsentlig forøgelse af bykommunernes bidrag til store gadeanlæg. Det er et ved tilskudsloven knæsat princip, at udgifter til flytning af kommunale kloak- og sporanlæg m. v., som foranlediges ved vejarbejder, ikke kan medtages blandt de tilskudsberettigede udgifter, hvilket bl. a. var forudsat ved fastsættelsen af tilskudsprocenterne i lovens § 8, men fra Københavns kommunes side er under henvisning til disse udgifters betydelige størrelse ved anlæg af motorgader etc. stillet krav om, at også sådanne udgifter medregnes som tilskudsberettigede, svarende til, at tilsvarende udgifter må afholdes af anlægget ved rene statsanlæg som f. eks. jernbaneanlæg og også er afholdt på denne måde ved de motorvejsanlæg, der er gennemført i henhold til særlige love.

De betænkeligheder, der således på forskellige punkter har gjort sig gældende med hensyn til den kommunale andel i de store vej- og gadeanlægs finansiering, må naturligvis ses på baggrund af den udgiftsforøgelse, som den stigende motorisering i det hele må forventes at påføre kommunerne også til vedligeholdelse og mindre anlægsarbejder. Den samlede udgift til herhenhørende arbejder er af vejdirektoratet skønnet at ville stige fra det nuværende niveau af ca. 340 mill. kr. med 10 mill. kr. årligt til 540 mill. kr. årligt under 20-års perioden, jfr. s. 34 i vejdirektoratets ovennævnte redegørelse i det trafikøkonomiske udvalgs betænkning, hvortil kommer de forøgede udgifter ved vejfondsarbejder uden for motor- og hovedlandevejene. Endvidere må tages i betragtning, at udgifterne til de store vejanlæg vil falde med meget forskellig vægt på de enkelte amts- og bykommuner. Det kan således nævnes, at et skøn over den forventede stigning i amtskommunernes skatteudskrivning, som forårsages af samtlige vejudgifter, inklusive de af motorvejene forvoldte udgifter, viser udsving fra 4 pct. til 35 pct.

Selv om et sådant skøn er forbundet med overordentlig usikkerhed, kan det dog give en vis forestilling om det foran nævnte forhold. En afskaffelse af de allerede nu meget begrænsede anlægsbidrag til motorveje vil dog næppe i sig selv være af afgørende betydning for de pågældende kommunale myndigheder. Der må dog gives Københavns kommune medhold i, at udgifter til omlægning af ledninger, navnlig kloakker og spor, som efter de gældende regler skal betales helt af kommunen, ved større arbejder vil forøge kommunens andel af de samlede udgifter væsentligt. Det samme kan i nogen grad blive tilfældet i visse andre byer, ligesom de omtalte forhold vedrørende ejendomservhvervelser også dør har givet anledning til betænkeligheder. For amtskommunernes vedkommende må der formentlig lægges mere vægt på de forøgede vedligeholdelsesudgifter, som motorvejsanlæggene påfører dem uden tilsvarende besparelser på vedligeholdelse af eksisterende vejnet. Et motorvejsnet på omkring 600 km kan f. eks. løseligt skønnes at udkræve en årlig vedligeholdelsesudgift på op imod 20 mill. kr. For et amtsråd, der f. eks. har 65 km motorvej, vil dette med 75 pct. refusion modsvare en årlig udgift for skatteyderne til vedligeholdelse på omkring $\frac{1}{2}$ mill. kr. Til sammenligning kan anføres, at i Københavns kommune, hvor det for det første må antages, at vedligeholdelsen bliver dyrere pr. km, og hvor dernæst refusionsprocenten, som i de øvrige købstæder, kun er ca. 40, vil vedligeholdelsen af f. eks. 50 km motorvej eller -gade måske kunne belaste kommunekassen med omkring 1 mill. kr. årligt. For det hovedlandevejsnet, der ikke udbygges som motorveje, gælder vel, at når nu en større andel af nettet end tidligere antaget må forudses udbygget som 4-sporret, vil kørebanearealet og dermed vedligeholdelsesudgiften vokse noget, men i almindelighed vil disse veje som foran nævnt blive udbygget i en tracé, der så tæt følger eksisterende veje, at der næppe kan blive tale om at opretholde større strækninger af disse som landeveje. På den anden side vil udbygningen af hovedlandevejsnettet i mindre tæt befolkede områder kun i begrænset omfang omfatte udbygning til 4-sporret profil eller anden standard, der medfører, at anlæggene som „særligt kostbare“ i henhold til vejtilskudslovens § 8 kan opnå større tilskud end 85 pct. af overslagssummen, og det vil derfor virke mindre rimeligt, om de lokale skatteydere i sådanne områder og byer, hvor der ikke kan blive tale om motorvejsanlæg, skulle bidrage mere til vejanlæg specielt for den rent gennemgående trafik end tættere befolkede områder og byer, der forsynes med motorveje.

Endelig har ministeriet under hensyn til nød-