

Betænkning

over

- I. forslag til lov om tilskud til de offentlige veje og
 II. forslag til lov om ændring i lov om afgift af benzin og i lov om omsætningsafgift af motorkøretøjer m. v.

(Afgivet af udvalget den 24. april 1958).

Udvalget har holdt 20 møder og har herunder haft samråd med ministeren for offentlige arbejder om tilskudslovforslaget og med finansministeren om lovforslaget vedrørende benzinafgifterne m. v. Udvalget har endvidere modtaget mundtlige og/eller skriftlige henvendelser fra:

Den danske Købstadforening,
 De samvirkende Sognerådsforeninger,
 Foreningen „Bymæssige Kommuner“,
 Københavns magistrat,
 Frederiksberg kommunalbestyrelse,
 Viborg amtsråd,
 Astrup-Storarden sogneråd,
 Sundby-Hvorup sogneråd,
 stadsingeniøren i Frederikssund,
 Forenede Danske Motorejere,
 Landsforeningen Danske Vognmænd,
 Kjøbenhavns Frihavns-Aktieselskab og
 Udvalget for Kong Christian den Tiendes
 Bro (Sønderborg).

Ad I. forslag til lov om tilskud til de offentlige veje.

Der er i et flertal af de ovenfor anførte henvendelser blevet fremsat ønsker om forhøjelse af de i lovforslaget foreslåede refusions- og tilskudsprocenter, og udvalget har forelagt disse henvendelser for ministeren for offentlige arbejder, der til udvalget har fremsendt en redegørelse indeholdende kom-

mentarer til de i henvendelserne fremsatte ønsker. Under efterfølgende samråd med ministeren er der herefter for primærkommunernes vedkommende opnået enighed om en forhøjelse af refusionsprocenterne, således at disse fastsættes som i sin tid foreslået af motorafgiftskommissionen. Ligeledes er der opnået enighed om at forhøje den i lovforslagets § 8, stk. 1, omhandlede normalprocent for almindeligt vejfondstilskud fra 80 til 85 pct. Hertil sigtende ændringsforslag er anført under nr. 18 og 7.

Udvalget har endvidere i forbindelse med sin behandling af lovforslaget drøftet, hvorvidt der ved de foreslåede bestemmelser er taget tilstrækkeligt hensyn til den den 13. december 1956 vedtagne folketingsbeslutning angående reglerne for tilskud af vejfonden, hvori det udtaltes:

„at en undersøgelse af spørgsmålet om en revision af de gældende regler for vejfondens tilskud til vej- og gadearbejder med eventuelle tilsluttende nedrivninger af bygninger snarest bør optages med det for øje at tilvejebringe størst mulig sikkerhed for, at sådanne tilskud fra vejfonden også ud fra en samfundsmæssig vurdering altid har tilstrækkelig økonomisk begrundelse.“

Under de herom førte forhandlinger har man fra flere sider peget på det ønskelige i,

at vejnævnet, forinden disse tilskud ydes af vejfonden, skal fremkomme med en erklæring om de pågældende arbejders ønskelighed, hvorved man har ment at kunne sikre en ordning, hvorefter de omhandlede vejfondstilskuds samfundsøkonomiske berettigelse vil blive underkastet en i saglig henseende betryggende vurdering.

Et mindretal (det konservative folkepartis medlemmer af udvalget) har i udvalget fremsat forslag om, at ministeren for offentlige arbejder fremtidig forpligtes til over for finansudvalget eller et andet af folketinget nedsat udvalg at forelægge overslagssummen over de af ministeriet godkendte vejtilskud. Mindretallet beklager, at der ikke i udvalget har kunnet opnås tilslutning til en sådan parlamentarisk kontrolvirksomhed med anvendelsen af vejfondsmidlerne, men har, da der i øvrigt er opnået enighed om lovforslaget, afstået fra at stille ændringsforslag herom og kan, da det af udvalget stillede ændringsforslag til § 8, stk. 1, må opfattes som en, skønt utilstrækkelig, forbedring af det oprindelige forslag, anbefale at stemme for dette ændringsforslag.

Udvalget stiller herefter det under nr. 7 anførte ændringsforslag, der er tiltrådt af ministeren for offentlige arbejder.

Ved dette ændringsforslag, der går ud på en ny affattelse af § 8, stk. 1, foreslås, at der, forinden tilskud ydes af vejfonden i henhold til § 7, stk. 3, litra a-d, indhentes en erklæring fra vejnævnet om det pågældende arbejdes ønskelighed. Herudover er der i den nye affattelse af stykket indeholdt det foran omtalte ændringsforslag, hvorefter normalprocenten for almindeligt vejfondstilskud foreslås forhøjet til 85, hvilken sats tillige foreslås fastlagt som fremtidig mindstesats. Endelig er der ved den nye affattelse tilstræbt en klargøring af, at højere tilskud kan ydes til de amter, hvor det i hele samfundets interesse er nødvendigt at anlægge eller udbygge kostbare og moderne hovedfærdselsårer.

Endvidere har man i udvalget fundet, at den i § 2, stk. 3, foreslåede maksimumsgrænse på 8 pct. af de i øvrigt anerkendte udgifter er for lav til i almindelighed at tillade en rimelig dækning af de faktiske tekniske administrationsudgifter; udvalget stiller derfor det under nr. 4 anførte æn-

dringsforslag, der er tiltrådt af ministeren for offentlige arbejder, og som går ud på, at procenten hæves fra 8 til 9.

Ud over de her omtalte ændringsforslag er der af ministeren for offentlige arbejder stillet en række ændringsforslag, der er tiltrådt af udvalget; med hensyn til disse henvises til de ledsagende udførlige bemærkninger.

Som bilag 1, 2 og 3 til betænkningen er optrykt tre redegørelser, som ministeren for offentlige arbejder efter anmodning fra udvalget har fremsendt til dette. I bilag 1 er redegjort for vejdirektoratets skøn over størrelsen af de forventede fremtidige vejudgifter sammenlignet med de tilsvarende udgifter i de seneste år; i bilag 2 gives en oversigt over de vejplaner, der er under udarbejdelse i vejdirektoratet, medens den i bilag 3 givne redegørelse vedrører de gældende bestemmelser om grusning.

Udvalget indstiller herefter lovforslaget til vedtagelse med de af ministeren for offentlige arbejder, henholdsvis udvalget, stillede ændringsforslag.

Ad II. forslag til lov om ændring i lov om afgift af benzín og i lov om omsætningsafgift af motorkøretøjer m. v.

Udvalget har i et samråd med finansministeren drøftet en fra Københavns Frihavns-Aktieselskab modtaget henvendelse om fritagelse for benzinafgift for havnens egne motorkøretøjer, der udelukkende anvendes inden for havnens område. Anmodningen er foranlediget af, at politiet under henvisning til §§ 1 og 11 i færdselsloven af 24. maj 1955 stiller krav om indregistrering af de pågældende køretøjer, hvorved disses hidtidige fritagelse for benzinafgift bortfalder.

Finansministeren har over for udvalget givet tilsagn om at tage spørgsmålet op til overvejelse og med justitsministeren drøfte mulighederne for at imødekomme Frihavns anmodning.

Et flertal (socialdemokratiets, det radikale venstres og retsforbundets medlemmer af udvalget) indstiller herefter lovforslaget til vedtagelse uændret.

Et *mindretal* (venstres og det konservative folkepartis medlemmer af udvalget) udtaler, at man på grundlag af et af finansministeren tidligere givet tilsagn om en drøftelse vedrørende de samlede motorafgifter i et samråd har rejst spørgsmålet om en ændring af benzin- og vægtafgiftslovenes satser, således at det samlede provenu ville komme til at svare til de faktiske vejjudgifter. Mindretallet har i samme forbindelse foreslået en aftrapning af omsæt-

ningsafgiftslovens satser. Da finansministeren har stillet sig fuldstændig afvisende over for tanken om en nedsættelse af afgiftslovenes satser, har det ikke været muligt at gennemføre en sådan særdeles tiltrængt samlet revision af motorafgiftslovene. Mindretallet kan, da regeringen afviser denne drøftelse af mulighederne for en revision, herefter ikke medvirke til lovforslagets gennemførelse.

Ændringsforslag

til

I. forslag til lov om tilskud til de offentlige veje.

Af *ministeren for offentlige arbejder*, tiltrådt af *udvalget*:

Til § 1.

1) Foran stk. 1 indsættes som nyt stykke:

„*Stk. 1.* Ved offentlige veje forstås i denne lov de i medfør af § 1, jfr. §§ 7 og 8, i lov nr. 95 af 29. marts 1957 om bestyrelsen af de offentlige veje i vejregistret optagne hovedlandeveje, landeveje og biveje. Ved offentlige stier forstås de i samme lovs § 47 omhandlede stier.“

2) I stk. 1 tilføjes efter sidste punktum:

„I købstæderne, København og Frederiksberg forøges refusionen dog således, at den for kommunens hovedlandeveje pr. kilometer udgør 75 pct. af den gennemsnitlige refusionsberettigende vejudgift pr. kilometer for hele kommunens vejnet.“

Bemærkninger.

Til nr. 1.

Ændringen skyldes et ønske om, at det udtrykkeligt fremgår, at de i loven omhandlede veje er sammenfaldende med vejbestyrelseslovens definition og klassificering.

Til nr. 2.

Da en vis del af byernes vejnet bærer en betydelig gennemgående trafik, synes de ønsker, der er fremkommet såvel fra Københavns og Frederiksberg kommuner som fra Købstadforeningen om en vis refusionsmæssig ligestilling med amtskommunerne ikke uden begrundelse. På den anden side tjener de gennemgående veje i byerne i modsætning til amtsvejene som altovervejende regel også ganske lokale formål. Det kan herefter være vanskeligt i praksis på retfærdig måde at udsondre det net, som bør have højere refusion, men man har dog ment, at et i det store og hele tilfredsstillende og rimeligt resultat vil kunne opnås ved at knytte refusionskriteriet til de veje (gader), der i henhold til vejbestyrelseslovens § 3 skal klassificeres som hovedlandeveje, og at fastsætte refusionsprocenten for disse til den samme, som skal gælde for hovedlandevejs- og landevejsnettet uden for byerne, d. v. s. 75. Da det imidlertid vil være forbundet med betydelige vanskeligheder af administrativ art eksakt at fordele en bys udgifter på hovedlandeveje og øvrige veje, er det foreslået, at udgifterne vedrørende hovedlandevejene blot beregnes som lig den samme procentandel af de samlede vejudgifter, som disse vejes længde udgør af det samlede vejnet.

Bet. o. lovf. om tilskud til de offentlige veje m. m.

Til § 2.

3) Stk. 1, sidste punktum, affattes således:

„Af udgifter vedrørende vandafledning medtages udgifter til dræn, nedløbsbrønde med tilhørende stikledninger samt vejgrøfter og sådanne kloakker, der udelukkende tjener til en vejs afvanding. Andre udgifter, som er nødvendige for afledning af vejenes overfladevand, kan kun medregnes, når de særskilt er pålignet vejarealet ved kendelse i henhold til §§ 22, 32 og 74, stk. 5, jfr. §§ 94 og 100, i lov nr. 214 af 11. april 1949 om vandløb eller i henhold til § 1, jfr. § 18, i lov nr. 123 af 28. april 1906 om vandløb i København.“

Af *udvalget*, tiltrådt af *ministeren for offentlige arbejder*:

4) I stk. 3, 5. og 9. linje, ændres „8 pct.“ til: „9 pct.“

Af *ministeren for offentlige arbejder*, tiltrådt af *udvalget*:

Til § 7.

5) Stk. 1, 11. og 12. linje, affattes således: „Lov nr. 276 af 5. december 1957 om en tillægsafgift af visse motorkøretøjer.“

6) I stk. 3 indsættes som nyt litra foran litra g:

„g) Som tilskud til vejarbejder, der iværksættes i henhold til statshusmandsloven.“

Til § 8.

Af *udvalget*, tiltrådt af *ministeren for offentlige arbejder*:

7) Stk. 1 affattes således:

„Forinden tilskud ydes af vejfonden i henhold til § 7, stk. 3, litra a-d, indhentes en erklæring fra vejnævnet om det pågældende arbejdes ønskelighed. Tilskud til disse arbejder ydes med 85 pct. af udgifterne ved arbejdet inden for en af ministeren for offentlige arbejder godkendt overslagssum.“

53 Udvalgenes betænkninger m. m.

Til nr. 3.

Gældende praksis med hensyn til refusion af udgifter til vandafledning har næppe været helt ensartet i de forskellige amtsråds kredse. Det må dog antages, at der i reglen godkendes visse udgifter som andel i fællesanlæg, der foruden at tjene andre interesser er nødvendige for bortskaffelse af vejens overfladevand. Som anført i motor-kommissionens betænkning I, side 55, vil det være vanskeligt i en lovtæst nøjere at redegøre for denne sontring, men da det forekommer ønskeligt, at de udgifter, der virkelig forårsages af de offentlige veje, også kan anmeldes til refusion, har man ment det forsvarligt at overlade det til de i henhold til vandløbslovgivningen nedsatte vandløbsretter m. v. i de enkelte tilfælde at udskille de udgifter, der er nødvendige for bortskaffelsen af overfladevandet fra selve vejarealerne.

Til nr. 4.

Der henvises til bemærkningerne foran i betænkningen.

Til nr. 5.

Ændringen er af redaktionel karakter.

Til nr. 6.

Se nedenfor under bemærkningerne til nr. 9.

Til nr. 7.

Der henvises til bemærkningerne foran i betænkningen.

Højere tilskud kan dog med vejnævnets tilslutning ydes en amtskommune til særlig kostbare vejarbejder, hvis gennemførelse er af overvejende interesse for samfundet som helhed, samt i øvrigt til by- og sognekommuner i ganske særlige tilfælde.“

Af *ministeren for offentlige arbejder*, tiltrådt af *udvalget*:

8) Stk. 2, 1. punktum, affattes således:

„De i henhold til § 7, stk. 3, litra e, ydede tilskud kan efter arbejdets færdselsmæssige betydning udgøre fra 60 til 75 pct. af udgifterne ved arbejdet inden for en af ministeren for offentlige arbejder godkendt overslagssum.“

9) Foran stk. 4 indsættes som nyt stykke:

„*Stk. 4.* Tilskud af vejfonden i henhold til § 7, stk. 3, litra g, ydes efter indstilling af statens jordlovsudvalg, herunder om tilskuddets størrelse. De nærmere vilkår og betingelser for disse tilskud fastsættes af ministeren for offentlige arbejder efter forhandling med landbrugsministeren.“

10) Som nyt stykke indsættes efter stk. 4:

„*Stk. 6.* Ved behandlingen af de i nærværende paragraf og i § 11 omhandlede sager tiltrædes vejnævnet af et af finansministeriet udpeget medlem.“

Til § 9.

11) Stk. 2 udgår.

Til nr. 8.

Ændringen skyldes et ønske om at klarlægge, at tilskudsbeløbet for de her omhandlede arbejder beregnes på samme måde som for de i stk. 1 nævnte arbejder, nemlig på grundlag af de faktiske udgifter, dog ikke ud over den godkendte overslagssum.

Til nr. 9.

Efter den hidtidige lovgivning har det været muligt at yde bidrag i henhold til statshusmandsloven, uden at dette bidrag blev fradraget ved beregningen af vedkommende sognekommuners regnskabsmæssige vejudgifter, således at kommunen har kunnet opnå en høj dækning for sine udgifter til disse udstykningsveje. Denne fremgangsmåde bliver udelukket ved lovforslagets principper for refusion, jfr. § 2, men da landbrugsministeriet finder det nødvendigt fremdeles at kunne fremme kommunale vejanlæg i forbindelse med udstykningen, foreslås der åbnet mulighed for godkendelse af dertil sigtende tilskud af vejfonden. Der tilsigtes ikke herved en forbedring af de pågældende kommuners stilling.

Til nr. 10.

Da der med afgørelserne i de omhandlede sager i meget stort omfang vil være forbundet økonomiske konsekvenser af en vis rækkevidde i henseende til statens almindelige økonomiske og finansielle forhold, er det fundet rigtigst, at også finansministeriet er repræsenteret i vejnævnet ved dets behandling af disse sager.

Til nr. 11.

Efter vedtagelsen af lov nr. 51 af 5. marts 1958 om refusion for rutebiler kan stykket udgå.

Til § 10.

12) Paragraffen affattes således:

„Opgørelsen af kommunernes refusionsberettigende vejjudgifter for finansåret 1958-59 sker i overensstemmelse med bestemmelserne i kap. I. Dog kan ministeren for offentlige arbejder godkende, at bestemmelserne i §§ 2-4 fraviges i påkrævet omfang.“

Til § 11.

13) I stk. 1-4 rykkes alle årstal et år frem, og bestemmelsen affattes herefter således:

„*Stk. 1.* Såfremt det til en amtskommune i årene 1951-52—1958-59 som direkte andele i motorafgifterne i alt udbetalte beløb ikke har udgjort 65 pct. af vedkommende kommunes samlede refusionsberettigende vejjudgifter — opgjort efter de hidtidige regler — i årene 1950-51—1957-58, kan ministeren for offentlige arbejder udbetale kommunen et yderligere refusionsbeløb, svarende til differencen.

Stk. 2. Såfremt det til en sognekommune i årene 1954-55—1958-59 som direkte andele i motorafgifterne udbetalte beløb ikke har udgjort 35 pct. af vedkommende kommunes samlede refusionsberettigende udgifter — opgjort efter de hidtidige regler — i årene 1953-54—1957-58, kan ministeren ligeledes udbetale kommunen et yderligere refusionsbeløb, svarende til differencen.

Stk. 3. Såfremt det til en købstadkommune samt København og Frederiksberg i årene 1956-57—1958-59 som direkte andele i motorafgifterne udbetalte beløb ikke har udgjort 25 pct. af vedkommende kommunes samlede refusionsberettigende udgifter i årene 1955-56—1957-58, opgjort efter reglerne i denne lovs § 2, dog således, at der intet fradrag sker for opkrævede lodsejerbidrag, kan ministeren ligeledes udbetale kommunen et yderligere refusionsbeløb, svarende til differencen.

Stk. 4. Såfremt det en kommune i henhold til stk. 1-3 tilkommende refusionsbeløb udgør mere end $\frac{1}{3}$ af den kommune for 1958-59 i henhold til § 2 tilkommende ordinære refusion, kan udbetalingen af den særlige refusion fordeles på 3-5 år.“

Til nr. 12.

Efter den ændrede formulering tydeliggøres det, at kommunerne ved opgørelsen af deres refusionsberettigende vejjudgifter for det sidste finansår før lovens ikrafttræden skal gå frem i overensstemmelse med lovens regler, uanset at loven som sådan først træder i kraft pr. 1. april 1959.

Til nr. 13.

Ændringerne er en konsekvens af, at det foreslåede tidspunkt for lovens ikrafttræden udskydes 1 år.

14) I stk. 6, 1. punktum, ændres i 1.-2., 7.-8. og 12-13. linje ordene „lovens ikrafttræden“ til: „1. april 1958“.

15) Efter stk. 7 indsættes som nyt stykke:

„Såfremt der inden den 1. august 1957 måtte være afsluttet overenskomst eller indgået anden aftale om bidrag fra en kommune til vedligeholdelse af en under en anden vejbestyrelse hørende vejstrækning, kan vejnævnet i mangel af mindelig overenskomst og på begæring af en af de pågældende kommuner bestemme, at dette bidrag ændres, når det skønnes, at forudsætningerne for bidragets beregning er væsentligt ændret som følge af de ved kap. I indførte nye regler om de kommunerne tilfaldende andele af motorafgifterne. Begæring om revision af sådanne overenskomster må være vejnævnet i hænde inden 2 år efter nærværende lovs ikrafttræden.“

Til § 12.

16) „1. april 1957“ ændres til: „1. april 1958“.

Til nr. 14.

Med den nu foreslåede ikrafttrædelsesdato synes det rimeligt og mest hensigtsmæssigt, at reglerne for den nye refusionsberegning, også for så vidt angår de omhandlede tilskudsarbejder, får virkning for beregningen af tilskuddet til udgifter afholdt i 1958-59.

Til nr. 15.

Medens det i henhold til § 13 i lov nr. 95 af 29. marts 1957 om bestyrelsen af de offentlige veje tilkommer vejnævnet i mangel af mindelig overenskomst at fastsætte de økonomiske vilkår for vejes fremtidige overgang fra én kommunal myndighed til en anden, findes der ikke i loven en tilsvarende beføjelse for vejnævnet med hensyn til at fastsætte de økonomiske vilkår for overgang af veje, der har fundet sted før lovens ikrafttræden den 1. august 1957 ved overenskomster mellem kommunerne. Da imidlertid de nye regler i § 2, stk. 5, om opgørelsen af kommunernes refusionsberettigede vejudgifter, hvorefter kun den kommune, under hvis bestyrelse en vej henhører, kan anmelde udgifterne, på afgørende måde kan have ændret forudsætningerne for sådanne tidligere indgåede aftaler, hvor det har været forudsat, at hver kommune anmeldte sin udgiftsandel, har man ment at burde imødekomme et ønske fra De samvirkende Sognerådsforeninger om, at sådanne overenskomster kan indbringes for vejnævnet. En lignende bestemmelse er foreslået af vejnævnet og var også foreslået i motorafgiftskommissionens lovforslag § 15, stk. 2, jfr. betænkning I, side 52.

Af praktiske grunde har man ment at burde foreskrive, at begæring om eventuel revision skal være vejnævnet i hænde inden 2 år efter lovens ikrafttræden.

Til nr. 16.

Under hensyn til den lange tid, som er gået, siden lovforslaget først fremsattes, bør man formentlig tage hensyn til de kommuner, som også i det sidste år har måttet finde det ønskeligt at påligne lodsejerbidrag ud fra de hidtidige synspunkter.

Til § 14.

17) Ikrafttrædelsesdatoen ændres til: „1. april 1959“, og i 7. og 6. linje f. n. ændres „nr. 000 af om“ til: „nr. 276 af 5. december 1957 om“.

Til bilaget.

18) Det lovforslaget som bilag tilknyttede refusionsskema ændres og affattes som omstående skema.

Til nr. 17.

Det må anses for mest hensigtsmæssigt at lade loven ikrafttræde med samme skæringsdato som gældende for finansåret.

Til nr. 18.

Der henvises til bemærkningerne foran i betænkningen.

Niels Andersen, næstformand.	Alfred Bøgh.	Jens Chr. Christensen.	Poul Claussen.	From.
Heising.	Holmberg.	Horn, formand.	Asger Jensen.	Kirkegaard.
Aage Knudsen.	M. Larsen (Kolding), ordfører ad I.	Ninn-Hansen.	Axel Ivan Pedersen.	Thisted Knudsen.
	P. A. Rasmussen.	Retoft, ordfører ad II.		

Bilag.

Udgift pr. km vej	Meter vej pr. indbygger																														
	70 og mere	60 — 69,9	50 — 59,9	45 — 49,9	40 — 44,9	35 — 39,9	32,5 — 34,9	30 — 32,4	28 — 29,9	26 — 27,9	24 — 25,9	22 — 23,9	20 — 21,9	18 — 19,9	16 — 17,9	15 — 15,9	14 — 14,9	13 — 13,9	12 — 12,9	11 — 11,9	10 — 10,9	9 — 9,9	8,9	7 — 7,9	6,9	5,9	4,9	3,9	2,9	1 — 1,9	Under 1
Under 1 000 kr..	53	52	51	50	49	48	47	46	45	44	43	42	41	40	39	38	37	36	35	34	33	32	31	30	29	28	27	26	25	24	23
1 000— Af 1 000 kr..	53	52	51	50	49	48	47	46	45	44	43	42	41	40	39	38	37	36	35	34	33	32	31	30	29	28	27	26	25	24	23
1 499 kr. - resten ...	65	64	63	62	61	60	59	58	57	56	55	54	53	52	51	50	49	48	47	46	45	44	43	42	41	40	39	38	37	36	35
1 500— Af 1 500 kr..	57	56	55	54	53	52	51	50	49	48	47	46	45	44	43	42	41	40	39	38	37	36	35	34	33	32	31	30	29	28	27
1 999 kr. - resten ...	65	64	63	62	61	60	59	58	57	56	55	54	53	52	51	50	49	48	47	46	45	44	43	42	41	40	39	38	37	36	35
2 000— Af 2 000 kr..	59	58	57	56	55	54	53	52	51	50	49	48	47	46	45	44	43	42	41	40	39	38	37	36	35	34	33	32	31	30	29
2 999 kr. - resten ...	65	64	63	62	61	60	59	58	57	56	55	54	53	52	51	50	49	48	47	46	45	44	43	42	41	40	39	38	37	36	35
3 000— Af 3 000 kr..	61	60	59	58	57	56	55	54	53	52	51	50	49	48	47	46	45	44	43	42	41	40	39	38	37	36	35	34	33	32	31
4 999 kr. - resten ...	66	65	64	63	62	61	60	59	58	57	56	55	54	53	52	51	50	49	48	47	46	45	44	43	42	41	40	39	38	37	36
5 000— Af 5 000 kr..	63	62	61	60	59	58	57	56	55	54	53	52	51	50	49	48	47	46	45	44	43	42	41	40	39	38	37	36	35	34	33
9 999 kr. - resten ...	67	66	65	64	63	62	61	60	59	58	57	56	55	54	53	52	51	50	49	48	47	46	45	44	43	42	41	40	39	38	37
over Af 10 000 kr.	65	64	63	62	61	60	59	58	57	56	55	54	53	52	51	50	49	48	47	46	45	44	43	42	41	40	39	38	37	36	35
10 000 kr. - resten ...	70	69	68	67	66	65	64	63	62	61	60	59	58	57	56	55	54	53	52	51	50	49	48	47	46	45	44	43	42	41	40

Bilag I.

Efter anmodning af udvalget har ministeren for offentlige arbejder fremsendt hosstående redegørelse indeholdende et skøn over størrelsen af de forventede fremtidige vejudgifter sammenlignet med de tilsvarende udgifter i de seneste år:

Spørgsmålet om størrelsen af de forventede fremtidige vejudgifter til såvel vedligeholdelse som anlæg har været genstand for tidligere vurdering dels i motorafgiftskommissionens betænkning I, side 40 ff, dels i en skriftlig redegørelse til vedkommende folketingsudvalg i forbindelse med lovforslagets behandling i samlingen 1955-56.

På grundlag heraf og efter en foretagen revision af tidligere beregninger kan der nu afgives følgende skønsmæssige vurdering:

A. Vedligeholdelsesudgifter.

a. Amtskommunerne.

Som det ses af vedføjede tabelbilag II, er amtskommunernes refusionsberettigende vejudgifter i de senere år steget fra 52 mill. kr. til 70 mill. kr.

Stigningen svarer næppe til stort mere end, hvad periodens almindelige pris- og lønforhøjelser betinger, og aktiviteten på dette område kan således — uanset den i samme periode stedfundne omtrentlige fordobling af trafikken på landevejene — siges at være stagnerende.

Denne stagnation kan formentlig have flere årsager, idet den ikke alene kan bero på almindelig økonomisk tilbageholdenhed hos amtsrådene, men også på andre faktorer, f. eks. det forhold, at belægningerne nu over lange strækninger efter krigens vanskeligheder er bragt op på en nogen-

lunde tilfredsstillende standard — også under hensyn til den tungere trafik. Det må endvidere tages i betragtning, at der i øvrigt i årene efter 1950 på store dele af landevejsnettet er udført udbygningsarbejder med vejfondstilskud, hvilke strækninger i mange år efter udbygningen kun kræver en minimal vedligeholdelse, og også tekniske fremskridt med hensyn til kørebanernes holdbarhed kan tænkes at have været en medvirkende årsag.

Af hensyn til den forbedrede refusionsprocent, trafikstigningen etc. vil det dog være forsigtigst at regne med nogen stigning i amternes vejudgifter i de kommende år — måske op til 85 mill. kr. på det nuværende landevejsnet. Hertil kommer virkningen ved de kommende års optagelse af biveje til landeveje, hvilket vil kunne forøge amternes udgifter samtidig med, at refusionen til de respektive sognekommuner ikke formindskes tilsvarende; men da de omhandlede veje antagelig som hovedregel overtages i udbygget stand, vil amternes udgifter herved i den første årrække næppe — efter et groft skøn — overstige 5 mill. kr. pr. år.

På denne baggrund må man forudse en vis stigning i amtskommunernes nuværende udgiftstal, 70 mill. kr., til 80-90 mill. kr. i løbet af nogle år, hvilket med en refusion på 75 pct. vil give en udgift for vejfonden på 60-67,5 mill. kr.

b. Sognekommuner.

Som det fremgår af tabelbilaget, er disses refusionsberettigende vejudgifter i perioden steget fra 130 mill. kr. til ca. 200 mill. kr., eller ca. 55 pct. Selv om der også for denne kommunegrupes vedkommende synes at være tale om en vis stagnation i udgifts-

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 bivejs-nettet (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 kommune-gruppe 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 trafik-kens 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

Bilag til bet. o. lovf. om tilskud til de offentlige veje m. m.

anlægsarbejder, der af motorafgiftskommissionen var anslået til 290 mill. kr., bør nu skønsmæssigt påregnes at ville stige til ca. 350 mill. kr. i løbet af nogle år imod for tiden ca. 300 mill. kr. (eksklusive beskæftigelsesarbejder). Heraf vil der efter forslagens satser af vejfonden blive refunderet ca. 175 mill. kr.

B. *Anlægsarbejder.*

Af tabelbilaget fremgår, at udgiften til *almindelige vejfondsarbejder* i de sidste år har andraget omkring 70 mill. kr. (1953-54: dog 85 mill. kr.).

Hertil kommer udgifterne vedrørende *motorvejsanlæg ved København og ved Store-Bælt*, der har været meget varierende, nemlig fra 4,9 mill. kr. i 1953-54 til 37,9 mill. kr. i 1956-57. Denne meget store stigning vedrører for størstparten anlæggene ved Halskov og Knudshoved.

Endvidere må *beskæftigelsesarbejderne* på vejene med et årligt udgiftsomfang på 30-40 mill. kr. også henregnes til anlægsarbejder, og endelig henregnes hertil de såkaldte *krødsningsarbejder* (viadukter over eller under jernbaner) med et årligt udgiftsbeløb på 3-6 mill. kr.

Det samlede årlige øjeblikkelige investeringsomfang kan herefter, når bortses fra de ekstraordinært høje udgifter i enkelte år, sættes til ca. 115 mill. kr., et tal, der som følge af de senere års forøgede igangsættelser af vejfondsarbejder i indeværende og kommende år må antages at stige til 130-140 mill. kr. i løbet af et par år.

På grundlag af en forudsætning om en udbygning af vejnettet til 3 gange 1939-trafikken var det i motorafgiftskommissionens betænkning antaget, at omkostningerne ved en hertil svarende udbygning af landevejsnettet ville andrage mindst ca. 2 milliarder kr., jfr. bet. I, side 125, hvortil skulle lægges udgifterne vedrørende bivejenes udbygning samt nyanlæg og udbygning i byerne. Kommissionen skønnede på denne basis, at de nødvendige årlige udgifter til anlægsarbejder i fremtiden skulle andrage ca. 235 mill. kr. (bet. I, side 44).

I den under A nævnte redegørelse til det folketingsudvalg, der behandlede tilskudslovforslaget ved dets fremsættelse i sam-

lingen 1955-56, var foretaget en revision af dette udgiftstal, idet man dels som følge af pris- og lønstigning, dels på baggrund af en kraftigere stigning i motorvognsparken end tidligere forudsat nu skønnede en årlig udgift til anlægsarbejder på ca. 280 mill. kr. for påkrævet. Dette skøn er i det følgende benævnt rev. skøn 56.

I forhold til 1939 var motortrafikken imidlertid allerede fordoblet i 1955, og en tredobling i forhold til 1939 kan forudses at ville indtræffe inden 1960. Endvidere må det påregnes, at den nuværende trafik, selv om stigningen i motorvognsparken i de kommende år skulle foregå i et noget mindre tempo end de 3 seneste år, vil være fordoblet i 2. halvdel af 1960-erne og tredoblet omkring 1980.

På denne baggrund må antagelig regnes med noget større udgiftstal til udbygning og nyanlæg, specielt vedrørende de gennemgående veje, end angivet i kommissionsbetænkningen og det reviderede skøn 1956.

I bilag 2 er givet en redegørelse for vejplanarbejdet vedrørende et kommende hovedlandevejsnet, og for udgiftsomfanget ved dets udbygning og på basis heraf samt de tidligere foretagne beregninger kan der nu gives nedenstående foreløbige skønsmæssige vurdering af de nødvendige fremtidige anlægsudgifter. Det må herved stærkt betones, at der ved denne vurdering ikke er søgt beregning af de årlige anlægsudgifter i det første par år efter lovens ikrafttræden, men på grundlag af en foreløbig skitse-mæssig og oversigtlig vurdering af, hvilke foranstaltninger den trafikale udvikling vil nødvendiggøre inden for en 20 års periode, søgt angivet en skønsmæssig vurdering af, hvilket årligt gennemsnitligt investeringsomfang udviklingen vil nødvendiggøre.

Af praktiske grunde er udgifterne opdelt på en anden måde end tidligere, idet opspaltningen er foretaget på vejklasser overensstemmende med opdelingen i den under forberedelse værende vejplan; men en sammenlignende oversigt vil blive givet i sidste afsnit.

a. *Hovedlandevejene.*

Det skønnes, at der inden for en 20-årig periode til nyanlæg, udbygning og regu-

lering af et hovedlandeveysnet på ca. 2 900 km skal anvendes ca. 1 800 mill. kr., hvoraf til egentlige motorveje ca. 900 mill. kr., jfr. redegørelsen i bilag 2. Med en jævn anlægsvirksomhed i perioden vil dette kræve en investering på ca. 90 mill. kr. pr. år, men det må antages, at udgiften vil være noget mindre de første år og noget større henimod periodens slutning.

I motorafgiftskommissionens betænkning var forudsat, at udgifterne vedrørende egentlige motorveje skulle finansieres i deres helhed af vejfonden, således som tilfældet praktisk talt har været med de allerede gennemførte motorvejsanlæg samt det påbegyndte anlæg på Lolland, og med samme forudsætning må det derfor påregnes, at vejfondens gennemsnitlige årlige udgift til disse anlæg vil andrage ca. 45 mill. kr.

For så vidt angår det øvrige hovedvejsnet, hvoraf større strækninger indgår i E-vejsnettet, må der formentlig også regnes med en væsentlig højere tilskudssats end de foreslåede 80 pct., idet der — selv om det ikke drejer sig om egentlige motorveje — i mange tilfælde er tale om så kostbare anlæg, at en egenudgift på 20 pct. vil overstige vedkommende amtskommunes økonomiske muligheder for anlæggenes gennemførelse. Det må derfor antages, at bestemmelsen i lovforslagets § 8, stk. 1, om højere tilskud specielt vil blive bragt til anvendelse på disse veje, og at der må regnes med en gennemsnitlig tilskudsprocent på 85-90.

Vejfondens udgift for en 20 års periode vedrørende det øvrige hovedlandeveysnet skulle herefter kunne sættes til ca. 800 mill. kr., eller gennemsnitlig ca. 40 mill. kr. pr. år.

b. Landevejsnettet uden for byerne.

For dette nets vedkommende foreligger endnu ikke på samme måde som for hovedlandeveysnettets vedkommende en foreløbig skønsmæssig vurdering af den påkrævede udbygning af de enkelte strækninger af de ca. 5 400 km vej, der her er tale om, idet en sådan vurdering forudsætter vidtgående drøftelser med de enkelte vejbestyrelser.

På basis af en foretagen generel vurdering kan det dog rent skønsmæssigt antages, at udgiften til den nødvendige udbygning og specielt til forstærkning af kørebaner vil andrage over 1 000 mill. kr., men da det

kan forudses, at nogle amter, som tilfældet er i dag, vil udføre visse mindre anlægsarbejder inden for rammerne af den almindelige refusion, kan den årlige gennemsnitlige udgift inden for 20 års perioden sættes til 50 mill. kr.

Da også nogle af de her omhandlede arbejder må formodes at være kvalificeret til højere tilskud end 80 pct., regnes med en årlig udgift for vejfonden på 42 mill. kr.

c. Byerne.

Ud over den københavnske generalplan-skitse fra 1953 foreligger fremdeles ikke nogen udgiftskalkulation for de forventede fremtidige anlægsudgifter i byerne. I motorafgiftskommissionens betænkning var størrelsesordenen for en 20 års periode sat til ca. 600 mill. kr., et tal, der i det reviderede skøn fra 1956 var sat til 700 mill. kr. På baggrund af den allerede stedfundne trafikstigning og det forøgede behov for gennemkørselsårer og parkeringspladser bør udgiften nu næppe sættes til under 800 mill. kr. eller 40 mill. kr. pr. år. Hertil kommer beskæftigelsesarbejder af formentlig mindst samme omfang som hidtil, ca. 10 mill. kr. pr. år. Vejfondens årlige udgift kan herefter sættes til ca. 39 mill. kr. pr. år, nemlig ca. 32 mill. kr. til almindelige vejfondsarbejder og ca. 7 mill. kr. til beskæftigelsesarbejder.

d. Bivejes udbygning til landeveje.

I motorafgiftskommissionens betænkning var antaget, at der inden for en 10-15 års periode kunne blive tale om at udbygge og optage som landeveje ca. 2 500 km bivej (6 pct. af det nuværende net) med en udgift af ca. 500 mill. kr. Fordeles denne udgift over 20 års perioden, vil det svare til en gennemsnitlig årlig udgift på 25 mill. kr.

Vejfondens udgift herved vil andrage ca. 20 mill. kr.

e. Øvrige biveje i sognekommunerne.

I det reviderede skøn var antaget, at der inden for rammerne af den almindelige vejfondsvirksomhed i en kommende 20 års periode skulle udføres anlægsarbejder på dette vejnet af et omfang, svarende til 600 mill. kr., eller gennemsnitlig 20 mill. kr.

pr. år. Som det fremgår af tabelbilaget, androg anlægsudgiften til vejfonsarbejder i sognekommunerne i 3-året 1953-54—1955-56 ca. 25 mill. kr., medens den i 1956-57 var 17 mill. kr. En del af denne aktivitet er dog formentlig faldet på biveje, som skal optages som landeveje.

Desuden er der ved beskæftigelsesarbejder gennemsnitlig i de nævnte 4 år anvendt ca. 24 mill. kr. pr. år i sognekommunerne.

Da der her er tale om et vejnet på omkring 40 000 km, hvoraf meget store strækninger som følge af den stærkt øgede lastbiltrafik med tunge og brede vogne må reguleres og ombygges, bør den fremtidige årlige investering næppe være mindre end den nuværende, hvilket for en 20 års periode giver en udgift på 1 000 mill. kr.

Regner man rent skønsmæssigt med, at halvdelen af denne aktivitet falder på almindelige vejfonsarbejder og halvdelen på beskæftigelsesarbejder, vil den årlige udgift for vejfonden andrage henholdsvis 20 mill. kr. og 16 mill. kr.

f. Forskellige broanlæg.

Det er tidligere antaget, at det i en 20 års periode til forskellige allerede foreslåede broanlæg, såsom Egersundbro, Langelandsbro, Sallingsundbro, ny Limfjordsbro (eller -tunnel), ny Hadsundbro, Hvalpsundbro og Fanøbro samt supplerings af Lille-Bæltsbroens vejbane med en ny vejbro kunne komme på tale at anvende ca. 300 mill. kr. Dette bygger på et ganske foreløbigt skøn, som der ikke i øjeblikket haves grundlag for at ændre, og som i det reviderede skøn fra 1956 sættes vejfondens årlige udgift for 20 års perioden herefter til 15 mill. kr.

Heri er ikke medtaget nogen udgift til de eventuelle faste forbindelser over Store-Bælt og Øresund.

g. Krydsningsformål.

Der foreligger nu en opgørelse over de viaduktanlæg, som i øjeblikket anses for påkrævet at søge gennemført i de kommende år, jfr. det efterfølgende bilag 2. Udgiften herved er anslået til ca. 150 mill. kr., svarende til 7,5 mill. kr. årligt i 20 år; men da en lang række af de omhandlede anlæg bør bringes til udførelse meget snart,

er den gennemsnitlige årlige udgift for vejfonden sat til 10 mill. kr.

h. Sammendrag.

Den samlede anlægsudgift i den kommende 20 års periode kan herefter sættes til 5 750 mill. kr., nemlig til:

	Total-udgift	Gennemsnitlig årlig udgift for vejfonden
	Mill. kr.	Mill. kr.
a) Hovedlandevejsnettet	1 800	85
b) Øvrige landevejsnet uden for byerne . . .	1 000	42
c) Byerne (Heraf beskæftigelsesarbejder 200 mill. kr.)	1 000	39
d) Bivejes udbygning til landeveje	500	20
e) Øvrige biveje i sognekommuner (Heraf beskæftigelsesarbejder 500 mill. kr.)	1 000	36
f) Forskellige broanlæg	300	15
g) Krydsningsforanstaltninger	150	10
	5 750	247

I det reviderede skøn for 1956 androg den samme udgift, eksklusive beskæftigelsesarbejderne, 4 700 mill. kr. Når disse fradrages, ligger det nu foretagne skøn for 20 års perioden 350 mill. kr. over det tidligere.

Til direkte sammenligning med den tidligere vurdering er i tabelbilag I foretaget en opspaltning af den nu skønnede årlige udgift for vejfonden på 247 mill. kr., fordelt på de tidligere anvendte udgiftsgrupper. I forhold til det reviderede skøn fra 1956 er der, som det vil ses, ingen væsentlig forskel i slutresultatet.

Det må dog som foran betones, at beregningen ifølge sagens natur for en stor dels vedkommende hviler på meget grove skøn, men det kan dog formentlig fastslås, at en udbygning af vejnettet til den kommende trafik i løbet af nogle år vil kræve en årlig anlægsudgift af størrelsesordenen 250 mill. kr.

C. Andre udgifter.

Ud over udgifterne til refusion til kommunerne og tilskud til anlægsarbejder skal vejfonden afholde visse andre udgifter såsom vedligeholdelse af de store broers vejbaner, advarselstavler m. v., færdselspropaganda, vejlaboratorium og forsøg med vejbaner m. v., færdselstællinger og -analyser, andet vejplanarbejde samt vejdirektoratets drift i øvrigt etc.

Den årlige udgift hertil kan for en kommende periode sættes til ca. 7 mill. kr.

D. Samlede vejudgifter.

Som sammendrag af foranstående kan de totale årlige gennemsnitlige vejudgifter for den kommende periode sættes til 645 mill. kr., nemlig:

	Total- udgift Mill. kr.	Heraf for vejfonden Mill. kr.
til vedligeholdelse m. v.	350	175
til anlægsarbejder	288	247
til andre udgifter	7	7
	<hr/> 645	<hr/> 429

Tabel I.

VEJDIREKTORATET

Marts 1958.

Vejfondens skønnede årlige udgift til anlægsarbejder i kommende 20 års periode.

	Nuværende udgifts- niveau	Kommissio- nens skøn	Rev. skøn 1956	Rev. skøn 1958
Alm. vejfundsarbejder.....	90	110	135	134
Motorvejsanlæg og visse broer.....	15	30	40	60
Bivejenes udbygning til landevej	—	39	42	20
Krydsningsarbejder	6	10	11	10
Beskæftigelsesarbejder	22	16	18	23
	133	205	246	247

VEJDIREKTORATET

Vejudgifter 1950-51—

	1950-51			1951-52			1952-53		
	Total udgift	Refusion eller tilskud	Refusion eller tilskudsandel i pct.	Total udgift	Refusion eller tilskud	Refusion eller tilskudsandel i pct.	Total udgift	Refusion eller tilskud	Refusion eller tilskudsandel i pct.
Udgifter til vedligeholdelse og små anlægsarbejder	218	94,9	44	250	103,1	41	270	102,8	38
Heraf i									
amtskommuner	52	34,8	67	61	34,9	57	64	34,6	54
sognekommuner ¹⁾	130	50,0	38	149	53,0	36	160	53,0	33
købstadkommuner	25	5,6	22	28	8,6	31	32	8,6	27
Københavns komm.	9	3,5	39	10	5,1	51	12	5,1	43
Frederiksberg kom.	1,6	1,0	63	1,8	1,5	83	1,9	1,5	79
Udgifter til alm. anlægsarbejder	48	37,9	.	44	38,0	.	54	52,6	.
Heraf									
A. Vejfondsarbejder	31,8	24,9	78	31,8	25,6	81	41,2	34,2	83
heraf i									
amtskommuner	14,1	10,6	75	14,0	11,5	82	14,5	12,3	85
sognekommuner	13,5	10,7	79	12,5	9,6	77	16,2	13,0	80
købstadkomm.	3,5	3,0	85	4,7	4,0	85	6,7	5,7	85
Kbhvns. komm.	—	—	—	—	—	—	1,1	0,9	85
Frederiksb. kom.	0,7	0,6	85	0,4	0,3	85	1,3	1,1	85
til sønderjyske									
udstykingsveje	—	—	—	0,2	0,2	85	1,4	1,2	85
B. Beskæftigelsesarbejder	26	9	.	24	9	.	32	12	.
heraf i									
sognekommuner ¹⁾	(14)	5	.	(15)	6	.	(26)	10	.
købstadkomm.	12	4	.	9	3	.	6	2	.
C. Motorveje	1,4	1,4	100	1,2	1,2	100	2,3	2,3	100
D. Krydsningsarb.	2,6	2,6	100	2,2	2,2	100	4,1	4,1	100
Andre udgifter	1,9	1,9	100	2,0	2,0	100	3,0	3,0	100
Vejudgifter i alt	268	134,7	50	296	143,1	48	327	158,4	48

¹⁾ Anlægsudgifterne ved beskæftigelsesarbejder i sognekommunerne indgår som følge af de gældende regler for den direkte refusion under udgifter til vedligeholdelse og små anlægsarbejder.

Tabel II.

1956-57 i millioner kroner.

1953-54			1954-55			1955-56			1956-57		
Total udgift	Refusion eller tilskud	Refusion eller tilskudsandel i pct.	Total udgift	Refusion eller tilskud	Refusion eller tilskudsandel i pct.	Total udgift	Refusion eller tilskud	Refusion eller tilskudsandel i pct.	Total udgift	Refusion eller tilskud	Refusion eller tilskudsandel i pct.
280	119,7	43	295	119,7	41	332	127,9	38	329	142,0	43
59	41,0	69	62	41,0	66	70	43,7	63	69	49,0	71
173	61,7	36	180	61,7	34	206	66,1	32	203	73,0	36
32	9,2	29	35	9,2	26	39	9,8	25	40	11,0	28
14	6,0	43	16	6,0	38	15	6,4	43	14	7,0	50
2,3	1,8	80	2,3	1,8	80	2,4	1,9	80	2,5	2,0	80
104	94,6	.	94	87,6	.	104	94,3	.	121	114,2	.
85,4	72,6	85	73,1	62,2	85	76,8	65,3	85	69,3	58,9	85
34,7	29,5	85	27,4	23,3	85	33,8	28,7	85	35,1	29,8	85
24,8	21,1		23,6	20,1		24,2	20,6		17,2	14,6	
20,9	17,8		18,7	15,9		16,0	13,6		13,5	11,5	
2,8	2,4		1,5	1,3		1,5	1,3		1,5	1,3	
1,1	0,9		1,4	1,2		0,5	0,4		0,7	0,6	
1,1	0,9	85	0,5	0,4	85	0,8	0,7	85	1,3	1,1	85
33	13,0	.	30	11,1	.	29	11,0	.	39	15,0	.
(23)	9	.	(23)	8,6	.	(20)	7,6	.	(28)	10,7	.
10	4	.	7	2,5	.	9	3,4	.	11	4,3	.
4,9	4,9	100	11,0	11,0	100	13,3	13,3	100	37,9	37,9	100
4,1	4,1	100	3,3	3,3	100	4,7	4,7	100	2,4	2,4	100
3,1	3,1	100	3,1	3,1	100	4,0	4,0	100	5,3	5,3	100
387	217,4	56	392	210,4	54	440	226,2	51	455	261,5	57

Bilag 2.

Efter anmodning af udvalget har ministeren for offentlige arbejder fremsendt følgende redegørelse for de vejplaner, der er under udarbejdelse i vejdirektoratet:

I. Den i § 21 i vejbestyrelsesloven af 1957 omhandlede vejplan skal indeholde forslag til de arbejder, der efterhånden skal udføres på de af planen omfattede veje. Planen søges derfor baseret på det forventede behov for vejanlæg i den kommende periode, som kan have forskellig årsag:

a) Det trafikale behov for helt nye trafikforbindelser, f. eks. Rødby-Femern ruten, diagonalvejen Esbjerg-Århus/Randers, Holmsland Klit vejen. Med vort tætte vejnet er behovet for helt nye vejforbindelser dog relativt sjældent.

b) For ringe kapacitet (evne til at afvikle trafikken), som først og fremmest må afhjælpes ved øget kørebanebredde, eventuelt flere vognbaner, men hvortil også andre tekniske forbedringer kan medvirke.

c) Betydningen af transporthastighed og kørselsøkonomi, som navnlig stiller krav til linjeføring, stigningsforhold, broers og kørebanelers bæreevne, men som i det hele kræver gode færdselsforhold.

d) Hensynet til færdselssikkerheden, som kræver en række forskellige anlægsforanstaltninger af større og mindre omfang såsom fortove, cyklestier, heller, forbedring af oversigten ved afgravning af bakketoppe og udretning af sving samt ved vejudmundinger, adskillelse af kørselsretninger ved midterrabatter, niveaufri skæringer

med jernbaner og mellem betydende veje indbyrdes o. s. v. Facadeløse vejstrækninger og egentlige motorveje er efter udenlandske opgørelser, der fuldt ud bekræftes af de foreliggende oplysninger herhjemme fra, langt de sikreste.

II. Det behov for vejanlæg, der opstår af de nævnte årsager, er selvsagt afhængigt af den trafikale udvikling.

Af hensyn til vejanlæggenes kostbarhed må disse kunne tjene en længere periode. Dette fører til, at anlæggene må dimensioneres også med henblik på fremtidig trafik, idet en successiv udbygning af det enkelte anlæg normalt vil medføre større udgifter, selv om man så vidt muligt bør undgå rentetabet ved bygning af anlæg, der i en årrække vil have urimelig overskudskapacitet. Endelig må man af beskæftigelsesmæssige, økonomiske og tekniske grunde undgå ophobning af anlægsarbejder, som nødvendigvis må gennemføres i løbet af en ganske kort periode. Disse forskellige hensyn har ført til, at vejplanen søges udarbejdet som en plan for udbygningen i løbet af en 20-årig periode af de anlæg, som skønnes påkrævede ved 20 års periodens slutning. Planen tænkes opdelt i 5-årige anlægsperioder, men arbejdet hermed er ikke videre fremskredet, da dette i særlig grad kræver samarbejde med de lokale myndigheder. Det er en selvfølge, at vejplanen fremover stadig må videreføres og revideres.

III. Til belysning af trafikudvikling og anlægsbehov bygger vejplanarbejdet her efter navnlig på følgende materiale:

Bilag til bet. o. lovf. om tilskud til de offentlige veje m. m.

a) De kontinuerlige færdselstællinger over hele landet.

b) Færdselsanalyser, hvor man ved udspørgen af trafikanterne eller på anden måde søger oplysning om deres rejses udgangspunkt og endemål, er i de seneste år foretaget på Fyn, i Østjylland, i Limfjords-egnen og ved Stor-København, samt af særlig lokalbetonet karakter ved Varde og Rønde.

c) Oplysninger om motorparkens størrelse og sammensætning, først og fremmest herhjemme, men også i udlandet.

d) Antagelser om trafikudviklingen i den kommende periode dels i almindelighed, dels på de enkelte vejkatogier og vejstrækninger, baseret på de foran nævnte oplysninger, men tillige på den forventede befolkningsudvikling m. v.

e) En systematisk registrering af hoved- og landevejsnettets trafiktekniske tilstand, hvorunder for hver enkelt strækning de vejtekniske mangler, f. eks. for ringe bredde, dårlige oversigtsforhold eller kurveforhold, randbebyggelse, sidevejstilslutninger o. s. v., opnoteres med henblik på en vurdering af hver enkelt vejstræknings større eller mindre behov for snarlig ombygning. Af 8 200 km hoved- og landeveje er til dato opmålt 5 000 km og heraf registreret 2 500 km.

f) Opgørelse over ulykkernes fordeling på de enkelte vejstrækninger, som foretages i vejdirektoratet. Foreløbig foretages denne opgørelse kun for hoved- og landevejsnettets vedkommende, og den er kun foretaget siden begyndelsen af 1956.

g) Andre foreliggende oplysninger eksempelvis med hensyn til arten og betydningen af trafikken over de forskellige vejstrækninger, med hensyn til bebyggelses- og erhvervsudvikling samt med hensyn til udviklingen i andre trafikmidler: færger, havne, jernbaner etc.

h) Den tekniske standard, som et rimeligt hensyn til sikkerheden og kapaciteten (trafikafviklingen) fordrer på linje med de tekniske krav, der stilles i vore nabolande. Denne tekniske standard, „vejreglerne“, afhænger ikke alene af den trafikmængde, vejen skal kunne afvikle, men også af trafikens sammensætning og den forven-

tede kørselshastighed, som f. eks. er større på fjerntrafikveje end på lokale veje.

i) Med hensyn til omkostningerne kan man som udgangspunkt tage de priser på anlæg af forskellige typer, som man har kunnet konstatere ved de senere års motorvejs- og vejfundsarbejder etc. Det kan oplyses, at prisen for et fuldt ud udbygget motorvejsanlæg vil overstige 2 mill. kr. pr. km, noget afhængigt af bebyggelsesforholdene og af det tempo, hvori arbejderne gennemføres. En 4-sporet vej med midterrabat som f. eks. Roskildevej indtil Hedeusene kan koste op til 1 mill. kr. Sådanne gennemsnitspriser kan dog kun give et meget groft skøn, indtil egentlig skitseprojektering af de enkelte vejstrækninger har fundet sted, jfr. vejbestyrelseslovens § 21, stk. 2. En helt individuel vurdering er nødvendig med hensyn til større broer samt arbejder i byerne.

IV. Pålæg om at tilvejebringe en vejplan, omfattende samtlige hovedlandeveje og landeveje samt biveje af betydning for den gennemgående færdsel — herunder disse veje i byerne, jfr. vejbestyrelseslovens § 3 — er først givet ministeren i vejbestyrelsesloven af 1957, § 21, hvori tillige er fastsat, at planen skal udarbejdes efter forhandling med de pågældende vejbestyrelser. Selv om der i adskillige år forud for 1957 har pågået forarbejder til vejplanen og der selv sagt også på mange punkter med hensyn til den fremtidige vejbygning har været forhandlet med de kommunale myndigheder, har det dog endnu ikke været muligt systematisk at påbegynde den i paragraffen foreskrevne forhandling med vejbestyrelserne. En vanskelighed, som ikke mindst gør sig gældende i byerne, har været, at den i vejbestyrelseslovens § 7 omhandlede klassificering af vejnettet har måttet stilles i bero på færdigbehandlingen af forslaget til ny tilskudslov. Med hensyn til forarbejderne må endvidere bemærkes, at de foran omhandlede færdselstællinger og færdselsanalyser først har udgjort et tilstrækkeligt brugbart materiale i de seneste år — fra 1955 — efter at restriktionerne på bilindførsel var blevet lempet. Da således vejplanarbejdet endnu i betydeligt omfang befinder sig på det forberedende stadium,

må nedenstående foreløbige oversigt tages med et betydeligt forbehold, idet såvel nye oplysninger og yderligere bearbejdning af materialet som forhandlingerne med kommunerne vil kunne influere på de endelige overvejelser.

A. Hovedlandeveje uden for byerne.

Det fremtidige hovedvejsnet tænkes givet en noget større udstrækning end det nuværende hovedvejsnet (måske ca. 2 900 km mod nu 2 400 km). Inden for dette net findes de såkaldte Europaveje (E-veje), som indgår i det intereuropæiske hovedvejsnet i henhold til Genève-deklarationen af 1950, for hvis ratifikation muligheden nu er tilvejebragt ved vejbestyrelseslovens § 17, stk. 4.

a) Egentlige motorveje.

På grund af den overordentlig store bekostning kan kun et begrænset motorvejsnet komme på tale. Ved lov er bestemt: Hørsholmvejen (lov nr. 168 af 11. april 1942), motorvejene ved Store-Bælt (lov nr. 223 af 11. juni 1954), som allerede er bygget, motorvejen vest om København, strækningen Jægersborg-Kagså m. v. (lov nr. 222 af 11. juni 1954) samt motorvejen på Lolland, Majbølle-Rødby Havn (lov nr. 191 af 17. april 1941, jfr. lov nr. 222 af 11. juni 1954).

En forlængelse af motorvejen fra Store-Bælt på Sjælland, d. v. s. fra Vemmelev syd om Slagelse til et punkt på hovedvej A 1 øst for Slagelse, er under projektering efter aftale med Sorø amtsråd og Slagelse byråd. Disse kommuner, der har tilkendegivet, at de ønsker vejen anlagt som motorvej, vil påtage sig vedligeholdelsen, men forudsætter anlægget betalt af staten (vejfonden). I øvrigt har forhandlinger om motorveje været ført med amter og kommuner med hensyn til en række forskellige strækninger, i. eks. motorvej fra København mod vest imellem Køgevej og Roskildevej, hovedvej A 1 over Fyn og for forskellige strækninger af hovedvej A 10 i Jylland, bl. a. en ringmotorvej omkring Århus. Kommunerne har i almindelighed henvist til den i de foran omtalte motorvejslove fastsatte finansiering med intet eller kun ubetydeligt amts- eller bykommunalt bidrag til anlægget. Fra amtskommunal side

i Sønderjylland har der været rejst ønske om en motorvej gennem Sønderjylland. Selv om der — uanset etableringen af Rødby-Femern ruten — må forudses en stærk udvikling af trafikken over landsgrænsen, er man fra vejdirektoratets side tilbøjelig til at se dette som mindre påkrævet, idet man allerede ved Haderslev har tilvejebragt en omkørselsvej af høj klasse og påtænker senere at tilvejebringe en omkørselsvej vest om Åbenrå alene for motor-køretøjer.

b) Andre 4-sporede veje.

På en række af de strækninger, hvor der ikke kan blive tale om motorvej, vil det dog blive nødvendigt at udbygge vejen til 4-sporet vej med midterrabat, hvilket således gælder hovedvej A 10 gennem Sønderjylland samt nord for Århus og hovedvej A 2 fra Køge til Vordingborg. Det må dog bemærkes, at forskellige omkørselsveje etc. bør udbygges alene for motorkøretøjer, f. eks. for hovedvej A 1 ved Hedehusene, for hovedvej A 10 ved Åbenrå, Randers og Ålborg. Det er uøkonomisk at bygge cykel- og gangstier for sådanne omkørselsveje, så meget desto mere som cykeltrafikken i særlig grad er af lokal art med ærinde i vedkommende by, og endvidere har undersøgelsen af ulykker vist en meget høj ulykkesfrekvens for fodgængere og cyklister netop på gennemgående veje i byernes udkanter.

For hovedvejsnettet uden for byerne skønner man herefter følgende anlægsudgifter i en 20-årig periode:

på ca. 370 km motorvej (væsentlig nyanlæg)	Mill. kr. ca. 900
på ca. 260 km 4-sporet vej (største- parten udbygning)	250
på ca. 250 km 3-sporet vej (største- parten udbygning)	130
på ca. 2 000 km 2-sporet vej (nyan- læg udbygning og regulering)	500
på ca. 2 880 km	1780

Med hensyn til vejfondens udgift herved bemærkes, at udbygningen af en stor del af dette vejnet, i særdeleshed naturligvis motorveje og 4-sporede veje, er så kostbar,

at den ikke kan påregnes foretaget med 80 pct. tilskud, men kun kan tænkes gennemført med en væsentlig højere procent i henhold til tilskudslovforslagets § 8, stk. 1, 2. punktum. Dette ville formentlig gælde, selv om ministeren kunne tænkes at anvende sin beføjelse i henhold til vejbestyrelseslovens § 17, stk. 4, til med vejnævnets samtykke at påbyde sådanne anlæg. De meget store udgifter, som indføring af trafikken fra motorvejene og andre store radialveje til Københavns midte vil udfordre, har endnu ikke kunnet kalkuleres.

c) *Det øvrige landevejsnet uden for byerne.*

Med hensyn til dette vejnet (ca. 5 500 km + de biveje, der optages som landeveje) er foretaget en foreløbig gennemgang, men her gør lokale synspunkter sig gældende med så stor vægt, at man ikke fra vejdirektoratets side mener at kunne fremsætte nogen plan, forinden man har gennemgået hver enkelt vejstrækning med vedkommende lokale myndigheder. Det samme gælder biveje af betydning for den gennemgående færdsel (fremtidige landeveje). Man må derfor nøjes med et på undersøgelserne bygget generelt skøn over, hvor mange kilometer landevej det må anses for nødvendigt at ombygge i den kommende periode, jfr. bilag 1.

d) *Byerne.*

For byernes vedkommende er endnu ikke foretaget noget forsøg på en samlet planlægning af de gader, der — efter vejbestyrelseslovens terminologi — skal udgøre byernes hoved- og landevejsnet. Det vejnet i købstæderne, der som landevejsgader m. v. danner grundlaget for motorafgiftsrefusionen i henhold til den gældende lovgivning, udgør for tiden ca. 512 km, medens det øvrige offentlige vejnet i byerne (inklusive København og Frederiksberg) omfatter ca. 3 266 km gader og veje. Vejdirektoratet har for tilsynsloven ingen beføjelser haft med hensyn til byernes vej- og gadenet, og det er vanskeligt for byerne at fastlægge et bestemt anlægsprogram over en længere periode, når ingen sikkerhed haves for, hvorvidt eller hvornår vejfondstilskud kan være til rådighed. Hertil kommer de foran nævnte klassificeringsspørgsmål, hvis afgørelse ikke alene formelt, men i et vist om-

fang også reelt må blive bestemmende for vejplanens omfang i byområderne. De tal, man kan skønne for den nødvendige udbygning af det gennemgående vejnet i byerne med tilhørende parkeringspladser o. s. v., må derfor bero på et ret løseligt skøn, grundet på de planer og forslag, som man har kendskab til, jfr. i øvrigt bilag 1.

d) Med hensyn til større broer gælder, at ethvert større broanlæg må gøres til genstand for en detaljeret undersøgelse, og et bestemt program er man hidtil ikke nået frem til at kunne foreslå. Enkelte anlæg kan dog med ret stor sandsynlighed forudses at blive nødvendige, således en ny fast forbindelse over Limfjorden ved Ålborg samt erstatningsbro for Hadsundbroen. Af andre fra lokal side foreslåede projekter kan nævnes Egersundbro, Lange-landsbro, Sallingssundbro, Hvalpsundbro og Fanøbro. Muligt kan en supplerung af Lillebæltsbroen med en ny vejbro blive påkrævet inden for perioden. En lang række broanlæg indgår selvsagt i motorvejsanlægene, således broforbindelser for omkørselsveje ved Vejle og Kolding. Med hensyn til viadukter over eller under jernbaner i henhold til krydsningsloven kan oplyses, at det i henhold til lov nr. 28 af 1. februar 1930 (krydsningsloven) nedsatte rådgivende udvalg er fremkommet med en foreløbig vurdering, hvorefter der kan blive tale om at udføre ca. 60 nye viaduktanlæg samt at ombygge ca. 10 bestående anlæg, uden at det dog med nogen bestemthed kan siges, at samtlige anlæg nødvendigvis må realiseres i den 20-årige periode, eller at ikke andre anlæg kan trænge sig på. Det kan således tænkes, at en systematisk afløsning af samtlige niveauoverkørsler selv for mindre betydelige veje bliver aktuel i perioden, for så vidt angår visse hovedstrækninger på statsbanerne, og der kan derfor kun gives en ret skønmæssig vurdering af den nødvendige udgift inden for planlægningsperioden, jfr. i øvrigt bilag 1.

V. Anlægsarbejder på størstedelen af bivejsnettet såvel på landet som i byerne (offentlige gader uden gennemgående trafik) er uden for vejplanen. Bivejsnettet uden for byerne andrager ca. 46 000 km, hvoraf foreløbig højst 5 000 km kan forventes

optaget som landevej, og af de 3 778 km vej i byerne kan ligeledes kun en mindre del forventes klassificeret som hovedlandevej eller landevej. På denne del af vejnettet vil antagelig størstedelen af beskæftigelsesarbejderne i henhold til tilskudslovens § 7, litra e, falde. Ligeledes uden for vejplanen er naturligvis samtlige vedligeholdelsesarbejder, dog således, at de under

vejplanen medtagne anlægsarbejder praktisk taget altid omfatter fornyelse af kørebanelægningerne på den pågældende strækning. En forøgelse af tilskudsvirksomheden reducerer derfor vedligeholdelsesudgifterne. Med hensyn til de her omhandlede udgifter henvises i øvrigt ligeledes til bilag 1.

Bilag 3.

Foranlediget af et af udvalget til ministeren for offentlige arbejder stillet spørgsmål om, hvorvidt det ved en ændring af de gældende bestemmelser om grusning ville være muligt at komme den kørende trafik til hjælp i en periode med glat føre, har ministeren fremsendt følgende redegørelse:

„I § 53 i lov nr. 95 af 29. marts 1957 om bestyrelsen af de offentlige veje er der taget stilling til vejbestyrelsernes pligt til at foretage grusning mod glat føre. I henhold til den nævnte bestemmelse er det vejbestyrelserne, der afgør, på hvilke strækninger og i hvilket omfang der vil være at træffe foranstaltninger mod glat føre på de offentlige vejenes kørebaner.

Bestemmelsen er foreslået af vejlovsudvalget af 1951 i betænkningen om de offentlige veje. I denne betænkning hedder det bl. a., at bestemmelsen på den ene side betyder, at det er vejbestyrelsen, som må foretage afvejelsen af, hvor store økonomiske ofre der kan ydes af hensyn til trafikken på de forskellige veje, men på den anden side tillige, at enhver vejbestyrelse må tage stilling til grusningsforholdene på samtlige de vejstrækninger, den bestyrer.

I betænkningen anføres endvidere, at der i årenes løb flere gange har været rejst stærke krav fra motororganisationernes side om gennemførelse af en almindelig grusningspligt for vejbestyrelserne, men at såvel automobil- og vejudvalget af 1933 som trafikministeriets vejudvalg af 1940 fandt det betænkeligt at pålægge vejbestyrelserne en legal pligt til at foretage grusning under hensyn til, at vejbestyrelserne i så fald i vidt omfang ville blive erstatningspligtige for skade på personer og gods som følge af glat føre.

Vejlovsudvalget af 1951 mente, at gennemførelsen af en almindelig grusningspligt for vejbestyrelserne efterhånden ville medføre, at grusning foretoges i et omfang, der økonomisk ikke stod i forhold til de ved grusningen indvundne fordele for færdslen, og som i øvrigt kunne medføre et grusforbrug af en størrelsesorden, som i hvert fald i visse områder måtte vække betænkelighed. Det måtte efter vejlovsudvalgets opfattelse anses for påkrævet, at vejbestyrelsernes pligt på dette vigtige område blev fastlagt af lovgivningsmagten og ikke af domstolene, som ganske vist endnu ikke havde pålagt nogen vejbestyrelse ansvar for manglende grusning, men som tilsyneladende var på vej til at statuere en egentlig grusningspligt for kommunerne.

Foruden den nu gennemførte bestemmelse i vejbestyrelseslovens § 53 om grusning m. m. foreslog vejlovsudvalget, at det i loven blev fastslået, at ministeren for offentlige arbejder kunne udfærdige vejledende regler om grusningens omfang, således at de enkelte vejbestyrelser kunne anlægge til en vis grad ensartede synspunkter på behovet for foranstaltninger mod glat føre, foranstaltningernes tekniske og praktiske udførelse samt deres nytte i forhold til udgifterne og den pågældende trafiks størrelse.

Denne bestemmelse blev også optaget i det af ministeren for offentlige arbejder fremsatte lovforslag til vejbestyrelsesloven, men blev slettet under lovforslagets behandling i folketinget, da folketingsudvalget ikke ønskede, at sådanne vejledende regler skulle kunne opfattes som retsregler.

Med hensyn til refusionen af kommunernes udgifter til grusning gælder efter forslaget til lov om tilskud til de offentlige

veje, at amtskommunerne vil få refunderet 75 pct. af disse udgifter, medens udgifterne i byerne, som hidtil ingen særskilt refusion har fået, inddrages under den almindelige refusionsordning ligesom i de øvrige kommuner.

Lovforslaget giver således alle kommunegrupper gunstigere refusionsvilkår med hensyn til grusningsudgifter.

Ved en væsentlig forhøjelse af de foreslåede refusionsprocenter specielt for grus-

ningsudgifter må der befrygtes at fremkomme en tendens til grusning i et omfang, der økonomisk ikke ville stå i rimeligt forhold til de herved indvundne fordele for færdslen, og som måske i øvrigt ville medføre et grusforbrug af en størrelsesorden, som i hvert fald i visse områder måtte vække betænkelighed.

I givet fald måtte en sådan tendens i hvert fald modvirkes ved en vis central kontrol.“
