

[Ministeren for offentlige arbejder.]

resultat, at en ny udvidelse af kommunernes refusionskrav bliver følgen, det vil sige svikmøllen er i gang. At der her må foretages en nøje afvejning af refusionsprocenternes størrelse, således at der stadig er beløb til rådighed til at holde vejfonden intakt til de meget betydelige opgaver, der påhviler den, må i hvert fald være en uomgængelig nødvendighed.

Med hensyn til refusionsgrundlaget foreslår forslaget, at for amtskommunernes vedkommende udgør refusionen simpelthen 70 pct. af de afholdte udgifter. For de øvrige kommuners vedkommende, sognekommuner og byer, inklusive København og Frederiksberg, fastsættes refusionsprocenten på grundlag af to faktorer: for det første vej længden pr. indbygger og for det andet vejudgiften pr. kilometer. Her har man, såvidt jeg kan se, ramt noget af det rigtige i forslaget, når det rigtige forhold indgår i beregningerne, det vil sige med den rigtige tyngde.

Ved den første faktor tilgodeses, at refusionen bliver større, jo færre indbyggere der er pr. kilometer vej, det vil sige: jo færre der er om at bære vejbyrden. Ved den anden faktor tilgodeses det forhold, at ikke alle veje er lige dyre at vedligeholde pr. kilometer. Den kommune, hvis veje er billige at vedligeholde, kan selv bære en større procentdel af udgiften end den, der har store udgifter, f. eks. til overfladebehandling. Det kan iøvrigt være, at samme kommune til forskellig tid har stærkt varierende vejudgift pr. kilometer, f. eks. særlig store udgifter i en periode, hvor nye veje inddrages under overfladebehandling.

Med hensyn til de enkelte foreslåede satsers vil det være nødvendigt at tilvejebringe et meget betydeligt talmateriale for at bedømme virkningerne nøjere, helst baseret på så rene regnskabstal som muligt. Den opstillede skala giver efter min opfattelse ikke tilstrækkelig sikkert grundlag, men er selvfølgelig en god vejledning, et forsøg, formentlig også ment som sådant. Tallene kræver dog en nærmere efterprøvelse på et bredere grundlag, og her må jeg atter gentage, at man må holde hånd i hank med dækningsprocenterne.

I kapitel II omtales vejfonden. Der foreslås i § 8 den regnskabsmæssige forenkling, at alle afgifterne tilgår vejfonden, hvoraf også kommunerefusionen udredes; dette er en afgjort forbedring. En forenkling af den nuværende indviklede postering på finansloven er i høj grad ønskelig.

Iøvrigt foreslås det, at der af vejfonden efter bevilling på de årlige finanslove kan

anvendes midler til vejdirektoratet, vejlaboratoriet, og som noget nyt, til advarseltavler og vejvisere, til hovedvejsafmærkning samt „til andre formål, der er af særlig betydning for landets vejvæsen som helhed“. Dette kan jeg tiltræde.

Endvidere foreslås vejfonden anvendt stort set som nu med tillæg af følgende nye opgaver: anlægsarbejder på biveje og bygader, der iværksættes med bekæmpelse af arbejdsløshed som væsentligt formål, d. v. s. at de arbejdsministerielle vejarbejder overføres til motorafgifterne, desuden tilskud til nødvendige arbejder — ikke nødvendigvis anlægsarbejder —, som kan virke særlig tyngende på en kommunes økonomi. Endvidere afholdes udgifterne til krydsningsloven, motorvejene m. m. af vejfonden, der også får indtægten af de særlige bro- og motorvejs-enøer.

I kapitel 3 foreslås oprettelse af et vejnavn med et flertal bestående af kommunale repræsentanter, som skal give indstilling dels om bivejes overgang til landeveje, dels som tidligere bemærket om vejfondstilskud til nødstedte kommuner, dels endelig om visse overgangslempler i refusionsreglerne. Imidlertid er jeg ikke ganske klar over, hvorfor indenrigsministeriet skal repræsenteres i vejnavnet.

Med hensyn til bivejes overgang til landeveje vil jeg gerne gøre et par bemærkninger. Der gives ministeren beføjelse til efter indstilling fra vejnavnet at påbyde bivejes optagelse som landeveje. Den beføjelse, der her er tale om, har jo relation til det af trafikministeriets vejvalg af 1940 fremsatte forslag om overførelse af 5 000 km biveje til landeveje administreret af amtskommunerne, idet det dog er en forudsætning, at der kan ydes vejfondstilskud til fornøden udbygning af de pågældende veje. Jeg vil gerne herom sige, at det ville være administrativt ønskeligt, at amterne kunne overtage de 5 000 km biveje af mere eller mindre landevejskarakter, idet administrationen både teknisk og økonomisk efterhånden er for byrdefuld for sognekommunerne. Det er imidlertid et spørgsmål, om amtskommunerne uden en skattereform i længden vil kunne bære en forøgelse af deres vej længde med ca. 60 pct. Ganske vist forudsættes vejene udbygget inden overtagelsen med vejfondstilskud, men i det lange løb vil dog vedligeholdelsesudgifter løbe på, selvom udgiftsforøgelsen, da det drejer sig om 2. klasses landeveje, procentvis vil blive mindre end forøgelsen i procent af landevejslængden. At sætte amternes refusionsprocent op over de 70 kan næppe