

[Heising.]

de årlige tilskud til kommunernes vejudgifter, er der — det er jo også fremhævet af forskellige af ordførerne — væsentlige forbedringer i forhold til tidligere fremsatte lovforslag om tilskud til de offentlige veje. Forbedringerne falder så afgjort stærkest på amterne, falder også meget betydeligt på sognekommunerne, men er ikke store for bykommunerne, hvorimod det er aldeles åbenbart, at hovedstaden ganske lades i stikken.

Jeg vil gerne pege på, at forholdet er så grelt, at ikke alene betyder lovforslaget ingen forbedring for hovedstaden, men det betyder oven i købet en meget væsentlig forringelse af det årlige tilskud til hovedstadens vejudgifter i forhold til situationen i dag, en forringelse, som man vel ikke endnu kan gøre op i kroner og øre, men som nok vil ligge på i hvert fald 2 mill. kr. eller omkring 30 pct. Det er en forringelse, som virkelig vil være mærkbar, og det synes jeg ikke kan være rimeligt. Det ville ikke falde mig ind at misunde amter og sognekommuner de betydelige forbedringer, som forslaget betyder for dem. Jeg finder det helt i sin orden, at amterne får en høj refusionsprocent, og at der tages vidtgående hensyn til de tyndtbefolkede sognekommuner, men jeg mener ikke, at dette bør betyde, at der ikke vises rimelig forståelse for hovedstadens forhold med hensyn til vejudgifterne.

Det er jo ubestrideligt, at en stigende motorisering også for hovedstaden skaber vældige færdselsproblemer; der kræves større vedligeholdelsesudgifter til vejene, vejomlægninger, vejudvidelser o. s. v. Det er f. eks. en kendsgerning, at trafikken på de københavnske gader er mellem 10 og 20 gange så intens som trafikken på almindelige landeveje. I den forbindelse vil jeg fremhæve, at det jo ingenlunde for hovedstadens vedkommende alene drejer sig om færdsel med københavnske motorkøretøjer. Det er ganske ubestrideligt, at en meget væsentlig del af de motorkøretøjer, der

dagligt kører i hovedstadens gader, er udenbys motorkøretøjer, motorkøretøjer, der kommer fra størstedelen af Nordsjælland. Navnlig er det sådan, at den vældige myldretidstrafik, der skaber så betydelige færdselsmæssige problemer, og som stiller så betydelige krav til vejnettet, skyldes udenbys motorkøretøjer. Denne intense motortrafik er et af de forhold, der gør det urimeligt at give hovedstaden vel den laveste refusionsprocent til dens vejudgifter.

Jeg vil også pege på, at en ganske væsentlig del af de offentlige veje i hovedstaden i betydelig grad kan sidestilles med amtsveje. Jeg skal kun nævne et enkelt konkret eksempel, men der kan anføres en hel række. Den vigtige vej Lyngbyvej er uden for Københavns kommune en amtsvej. Omtrent ved kommunegrænsen løber en anden vigtig færdselsåre, som heller ikke er københavnsk, sammen med Lyngbyvej, og inden for kommunens grænser skal da den samlede trafik fra disse to veje videreføres på den københavnske strækning ad Lyngbyvej. Det synes da lidet rimeligt, at der for den københavnske strækning af Lyngbyvej skal gælde en refusionsprocent, der er betydeligt under halvdelen af den for amtsvejen gældende refusion. Jeg vil gerne understrege, at dette er kun nævnt som et enkelt eksempel.

En så ugunstig ordning for København kan kun i det lange løb komme til at betyde, at det bliver umuligt for hovedstaden at udvikle sit vejnet på tilfredsstillende måde, så det kan tage trafikken fra landet og omegnen ind til København. I forvejen er det jo sådan, at regnet efter kilometer er over halvdelen af vejnettet i København private gader, som overhovedet ikke belaster vejfonden med krav om tilskud, og dette forhold synes jeg også taler for at vise hovedstaden rimelighed, når det gælder tilskud til de offentlige vejes vedligeholdelse.

Jeg anser det for sandsynligt, at de betragtninger, jeg her har anført for hovedstaden, i virkeligheden også gælder for flere