

[Heising.]

af de største byer, men jeg tror, jeg med rette kan sige, at færdsdens krav til vejnettet dog har en ganske særlig karakter i hovedstaden, og at København her på en vis måde indtager en særstilling. Derfor mener man fra Københavns side, at hovedstaden principielt burde have samme refusionsmæssige stilling som amterne eller i hvert fald en mellemstilling mellem amter og landkommuner, de to grupper, der har de højeste refusionsprocenter.

Så vidt jeg kan se, er svagheden ved lovforslagets refusionsbestemmelser, når man ser bort fra amterne, at søge i det skema, der angiver refusionsprocentens størrelse i forhold til vejlængde pr. indbygger og vejudgift pr. km vej. Svagheden er, at man presser vidt forskellige vejforhold sammen i et skema, der ikke passer på de helt store byers forhold. I skemaet gradueres refusionsprocenten opad med stigende udgifter pr. km vej, og det er, forekommer det mig, helt naturligt. Men det mærkelige er, at gradueringen standser, når udgiften er over 10 000 kr. pr. km. Der gradueres op ad for vejudgifter fra 1 000 til 2 000 kr., fra 2 000 til 3 000 kr., fra 3 000 til 5 000 kr. og fra 5 000 til 10 000 kr. pr. km.

Men så standser gradueringen, og netop herved viser det sig, at der ikke tages hensyn til de områder uden for amterne, hvor vejudgifterne pr. km er af virkelig betydelig størrelse. Københavns kommunes gennemsnitlige årlige vejudgift pr. km er 40 000 kr., det vil sige 4 gange så meget som det beløb i tabellen, hvor gradueringen standser, og derved kommer forslaget til at forringe hovedstadens forhold på afgørende måde i forhold til andre kommunegrupper.

Jeg håber, at disse forhold vil blive genstand for overvejelse i det udvalg, hvortil det er meningen at henvise forslaget, og jeg håber også, at det vil være muligt inden for alle partier at vinde forståelse for hovedstadens forhold, så der kan være udsigt til, at også hovedstadens problemer og særlige forhold bliver tilgodeset i rimeligt omfang i den endelige lov.

Poul Claussen: Jeg vil gerne gøre et par bemærkninger om det foreliggende lovforslag, og jeg vil da først og fremmest give tilslutning til det, som det ærede medlem

hr. Heising nylig har fremført. Uretfærdigheden over for København træder meget grelt frem, forekommer det også mig, derved, at København er indrangeret i det skema, der er trykt op som tillæg til lovforslaget; og det gælder ikke alene det område, som det ærede medlem hr. Heising omtalte, men også den anden del af skemaet, idet gradueringen i forhold til vejlængde pr. indbygger har akkurat den samme uretfærdige tendens som den del, der vedrører de årlige udgifter til vejenes vedligeholdelse. Også i den henseende falder København, om jeg så må sige, på gulvet, idet den med sine 750 000 indbyggere har mindre end $1\frac{1}{2}$ m vej pr. indbygger, når man regner med offentlige veje, og selv om vi regnede de private veje med, ville Københavns stilling ikke blive ændret, idet der da ville være 675 km vej til de 750 000 indbyggere, altså under den laveste grænse. Fra den 50 pct.s refusion af de faktiske udgifter, som Københavns kommune efter den gældende ordning har fået i de sidste 3-4 år, vil kommunen, såfremt lovforslaget gennemføres i den foreliggende skikkelse, komme ned på en dækningsprocent på ca. 31.

Københavns kommunes principielle standpunkt heroverfor er, som det ærede medlem hr. Heising nævnte, at den bør ind under de samme refusionsbestemmelser som amterne, og det vil være en opgave for udvalget at søge at rette på den foreslåede ordning, der kun kan virke som en uretfærdighed og en urimelighed over for Københavns kommune.

Ministeren for offentlige arbejder (Lindberg): Jeg takker de ærede ordførere for den venlige indstilling over for lovforslaget om tilskud til de offentlige veje.

Det er vel uundgåeligt, at der i et sådant lovforslag vil være visse ting, der kan kritiseres, når man ser på det ud fra specielle interesser, og sådan har det også været de foregående gange, tilsvarende lovforslag har været til behandling. Jeg har imidlertid indtryk af, at der i alle partier er enighed om, at det er nødvendigt at gennemføre en revision på dette område, og at man i det store og hele kan følge de principper, der er nedlagt i lovforslaget.

Jeg skal ikke ved denne lejlighed gå ind på en række af de detailspørgsmål, der har