

Bemærkninger til foranstaaende Lovforslag.

I Henhold til Forordningen af 13. December 1793 var Landevejene underlagt Amternes Bestyrelse, men ved denne Forordning indførtes der dog for Hovedlandevejenes Vedkommende en vis Centralisation, idet Anlægget af disse Veje udførtes ved Statens Foranstaltning og delvis paa dennes Bekostning. Senere overgik ligeledes Vedligeholdelsen af en Del af Hovedlandevejene til Staten, dog i Samarbejde med Amterne. Forudsætningen for denne Ordning var, at Hovedlandevejene paa den Tid dannede de nødvendige Forbindelser mellem Provinserne indbyrdes, hvorfor Staten havde Interesse i deres rette Anlæg og forsvarlige Vedligeholdelse.

Efter Anlægget af Jernbanernes Hovedlinier i Midten af forrige Aarhundrede mistede Hovedlandevejene deres landstrafikale Betydning, og Konsekvensen heraf var Vejloven af 21. Juni 1867, hvorved Administrationen af samtlige Landeveje, der herefter kun fik lokal Betydning, overdroges Amsraadene, som tillige overtog samtlige Udgifter ved Udbygningen og Vedligeholdelsen af disse Veje. Efter Loven af 1867 skal der dog fra Statens Side føres et vist Tilsyn med Landevejenes Vedligeholdelse, ligesom ingen Landevejs Retning eller Bredde maa forandres eller ny Landevej anlægges uden Ministeriet for offentlige Arbejders Samtykke. Til at føre det nævnte Tilsyn med Landevejenes Vedligeholdelse og til at være Ministeriets Konsulent i Sager om Ændringer i Landevejenes Retning og Bredde og Anlæg af nye Landeveje ansattes en Overvejsinspektør, hvilken Stilling dog aldrig har været normeret som Tjenestemandstilling. For at centralisere Fordelingen og Administrationen af de i Henhold til Motorafgiftsloven til Raadighed for Ministeren for offentlige Arbejder stillede Midler til særlige Vejarbejder, de saakaldte Vejfonds, oprettedes i Aaret 1937 et Vejkontor i Ministeriet for offentlige Arbejder.

Den ved Vejloven af 1867 indførte decentraliserede Ordning virkede formentlig tilfredsstillende, saa længe Landevejene kun havde rent lokal Betydning. Da Automobilernes stærke Udbredelse i Tiden efter 1920 gengav Landevejene deres tidligere Betydning for Fjerntrafikken, bortfaldt i det væsentlige Forudsætningerne for den

nævnte Ordning saavel i økonomisk som i trafikal Henseende.

Som Følge af den stærkt forøgede Trafik, og da Vejenes Konstruktion ikke svarede til de Krav, den nye Trafikart stillede, blev det af Hensyn til Kommunernes Økonomi nødvendigt at indføre særlige Afgifter paa Motorkøretøjer og disses Brændselsforbrug, og en meget væsentlig Del af Udgifterne ved Vejnnettets Vedligeholdelse og fortsatte Udbygning afholdes nu gennem disse, af Staten opkrævede Motorafgifter. I Finansaarene 1933/34—1937/38 dækkedes saaledes gennemsnitlig ca. 70 pCt. af Amtskommunernes Udgifter til Vejvæsenet gennem Tilskud af Motorafgifterne. Hvad de trafikale Hensyn angaar, er der gennem Vejfondene i nogen Grad søgt at raade Bod paa Manglerne, men da Tilskuddene af Vejfondene kun kan ydes efter Ansøgning fra de paagældende kommunale Raad, har Ministeriet ingen Beføjelse haft til at forlange gennemført nødvendige Anlæg eller Ombygninger af Veje, medmindre de lokale Myndigheder ønskede at gennemføre disse.

Da det er af overordentlig stor Betydning for Trafiksikkerheden, at de gennemgaaende Veje — der for en væsentlig Del betjener ikke-lokalkendte Trafikanter — udbygges, vedligeholdes og afmærkes paa ensartet Maade, bør Staten have Indflydelse paa Udbygningen og Vedligeholdelsen af disse Veje, ligesom Staten bør have Indseende med Anvendelsen af de meget betydelige Beløb, der af Motorafgifterne aarlig stilles til Raadighed for Vejformaal. Det kan i denne Forbindelse anføres, at de hertil bestemte Motorafgifter i Finansaarene 1937/38, 1938/39 og 1939/40 indbragte henholdsvis ca. 64,5, 70,8 og 76,6 Mill. Kr., hvilke Midler i deres Helhed med Undtagelse af visse mindre Beløb til Administration og Opkrævning af de nævnte Afgifter tilfaldt Kommunerne til delvis Dækning af disses Vejudgifter, og kun for saa vidt angaar Vejfondsmidlerne har der fra Statens Side været ført Kontrol med Midlernes Anvendelse.

Kritikken mod den nuværende decentraliserede Ordning af Vejstyret er navnlig blevet rettet mod Manglen paa Ensartethed i Udbygning og Afmærkning, og en Ny-