

[Ministeren for offentlige Arbejder.]

at man maaske nok burde være gaaet videre, end Vejudvalget har foreslaaet, i Retning af Centralisering, ligesom jeg ogsaa vilde mene, at det vilde have været rigtigt, at i alle Tilfælde Landets Hovedveje, altsaa de store gennemgaaende Trafikaarer, blev Statsveje. Jeg kan egentlig ikke se, at der heri skulde være noget principielt Indgreb i det kommunale Selvstyre. Ingen vil dog mene, at det, at vi har Statsbaner, der gennemskærer samtlige Landets Amter, paa nogen Maade betyder en Tilsidesættelse af det kommunale Selvstyre.

Ved Fremsættelsen af nærværende Lovforslag har jeg imidlertid fulgt Vejudvalgets Flertals Indstilling, om end der dog — som tidligere nævnt — efter Forhandling med Repræsentanter for Flertals- og Mindretalsgrupperne i Vejudvalget er gjort visse Indrømmelser over for Mindretallets Indstilling, medens der i øvrigt ikke er indført Ændringer af væsentlig Betydning.

Der er i øvrigt Enighed inden for Regeringen om, at Forslaget fremsættes til fuldstændig fri Forhandling, saaledes at intet af de samarbejdende Partier er bundet til nogen endelig Stilling til Forslaget. Jeg skal da ogsaa forbeholde mig selv, eventuelt under en Udvalgsbehandling, at fremkomme med Ændringsforslag.

Jeg vil gerne her have Lov til at berøre et af de Punkter, som jeg mener ogsaa burde behandles i det foreliggende Lovkompleks, nemlig den æstetiske Side af Vejbygningen. Saaledes som Forholdene har udviklet sig, tror jeg nok, man maa sige, at der paa dette Punkt ikke hidtil har været taget tilbørligt Hensyn fra Vejautoriteternes Side. Jeg skal henvisse til, at man i Udlandet — bl. a. ogsaa i Sverige — er kommet væsentlig længere frem paa dette Punkt, og hvis Rigsdagen nu skal gennemføre en ny Vejlovgivning, vil det sikkert være rigtigt, at man søger at faa Bestemmelser optaget ogsaa vedrørende denne Side af Sagen. Jeg har ikke villet indføje Forslag herom i de foreliggende Lovforslag, fordi jeg har ment det mest praktisk i saa vid en Udstrækning som muligt at holde mig til Udvalgsforslagene, men jeg forbeholder mig, som sagt, at komme tilbage til Spørgsmaalet under den senere Behandling.

Centraliseringstanken er i Virkeligheden ikke ny inden for Vejlovgivningen her i Danmark, men har historisk Hævd. Saaledes var i Henhold til Forordningen af 13. December 1793 Landevejene vel underlagt Amternes Bestyrelse, men ved denne Forordning indførtes der for Hovedlandevejene,

det vil sige de vigtigere Vejes Vedkommende, en 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. Denne Ordning af Vejstyret i Danmark maa ses paa Baggrund af den Kendsgerning, at Hovedlandevejene paa den Tid dannede de nødvendige trafikale Forbindelser mellem Provinserne indbyrdes, hvorfor disse Vejes rette Anlæg og forsvarlige Vedligeholdelse blev anset som en Statsopgave. Forudsætningen for en saadan Ordning hørte imidlertid op, da Hovedlandevejenes Funktion overtoges af Jernbanerne i Midten af forrige Aarhundrede, og Konsekvensen heraf blev da Vejloven af 21. Juni 1867, hvorved Administrationen af samtlige Landeveje overdroges Amtsraadene, som tillige overtog samtlige Udgifter ved Udbygning og Vedligeholdelse af disse Veje. Man kan vel nok sige, at man i 1867 ikke regnede med, at Hovedlandevejene nogen Sinde skulde faa andet og mere end rent lokal Betydning, idet Fjerntrafikken alene tænkte besørget og betjent af Jernbanerne. Dog skal der ogsaa efter Loven af 1867 fra Statens Side føres et vist Tilsyn med Landevejenes Vedligeholdelse, ligesom der i denne Lov findes en Bestemmelse om, at ingen Landevejs Retning eller Bredde maa forandres eller ny Landevej anlægges uden Ministeriets for offentlige Arbejders Samtykke. Dette Tilsyn er blevet ført af Overvejsinspektøren.

Jeg omtalte for, at Forudsætningen for Ordningen efter Forordningen af 1793 var Hovedlandevejenes Betydning for Fjerntrafikken, og at Forudsætningen for Loven af 1867 var Jernbanernes Overtagelse af denne Trafik. Nu har Udviklingen imidlertid ført med sig, at man maa betragte Forudsætningen for Loven af 1867 som i det store og hele bortfaldet, nemlig som Følge af, at der er dukket endnu en Faktor op af Betydning for Fjerntrafikken, Automobilene. Automobilernes stærke Udbredelse i Tiden efter 1920 har i Virkeligheden gengivet Landevejene deres tidligere Betydning for den gennemgaaende Trafik, og dette har i den sidste Snes Aar manifesteret sig paa en saadan Maade, at der i dette Tidsrum er foretaget en omfattende Forbedring og Udbygning af Landets Vejnet.

Efter den bestaaende Vejlovgivning er det Forudsætningen, at Kommunerne udfører og bekoster disse Arbejder, men Gennemførelsen af de paagældende Arbejder alene for Kommunernes egne Midler