

[Peder Clausager.]

beløb, der, naar Motorafgifterne er 90 Mill. Kr. eller derover, kan ligge ca. 30 pCt. over Minimumsbeløbet. At der ved Forslaget sikres de fornødne Midler til Vej- og Gadenettets Vedligeholdelse, er givetvis rigtigt.

De Beløb, der i Aarenes Løb er fordelt, har sat sine stærke Spor i vore Vejes Tilstand og Udseende, for selv om Nyanlæg maaske falder mest i Øjnene, saa er det karakteristiske ved dansk Vejbygning i Motortrafikkens Tidsalder dog, at det er det tidligere eksisterende Vejnet, som er omformet til at tjene den nye Trafik. For 20 Aar siden havde vi saaledes her i Landet 7 600 km Landevej. Dette Tal holdt sig uforandret til for 10 Aar siden, hvorefter der har været en langsom, i de allersidste Aar en noget stærkere Stigning, saaledes at vi nu er oppe paa 8 000 km; af denne Stigning paa ca. 5 pCt. falder alene $\frac{1}{3}$ paa Sønderjylland.

Det var det ærede Medlem Hr. Christiani, der ved en Lejlighed her i Salen gav Udtryk for, at Bilerne som Røvere havde sneget sig ind paa Vejene og taget dem i Besiddelse. Nu ved jeg ikke, om „Røvere“ er det rette Udtryk for den, som betaler pænt for sig; men det er rigtigt, at Vejene, da Bilerne kom, ikke var indrettede paa denne nye Færdsel, og at Resultatet de første Aar var ødelæggende for Vejenes Tilstand. Men gennem den sidste Snes Aar er Vejene gennem de Midler, der har været til Raadighed, tilpasset efter de Krav, Automobilfærdselen stiller.

Saaledes var for 20 Aar siden alene smaa 500 km af de 7 600 km Landeveje forsynet med et Dækklag, Brolægning eller Overfladebehandling, som var i Stand til at modstaa Automobilfærdselen. I Dag er som Helhed Landevejsnettet ombygget efter de Krav, som Bilfærdselen stiller. Kørebanebefæstelsen er i Orden, den for store Oprunding paa Vejene er fjernet, der er indrettet ensidigt Fald i Svingene, Oversigtsforholdene er forbedret — kort sagt, det er her, det store Fremskridt er sket: fra de Veje, som Professor Olufsen for 100 Aar siden beskrev som havende 3 Dimensioner — foruden Længde og Bredde ogsaa Dybde —, til de Veje, hvis Ujævnheder i Dag maales i Millimeter.

Vi har de sidste 20 Aar faaet et fortrinligt Net af Landeveje; de betalte Motorafgifter er fuldt ud kommet Automobilfærdselen til gode. Men Billedet tegner sig noget anderledes, naar der ses paa Bivejsnettet. Dog heller ikke her er det Nyanlæggene, der særlig gør sig gældende; vi havde for 20 Aar siden godt 43 000 km Biveje, i Dag lidt over 44 000 km — det

er en Tilvækst paa 2 pCt. Men af Bivejsnettet paa de 44 000 km er alene de 8 000 km forsynet med et Dækklag, som er egnet til Bilfærdsel — og i det hele taget indrettet paa Bilfærdsel. De 36 000 km — eller 80 pCt. af hele Bivejsnettet — er daarligt egnede for den Færdsel, der er paa disse Veje.

Det tyder for mig derhen, at Amterne i den forløbne Periode har faaet deres rundelige Part af Motorpengene — som rimeligt var i den Periode, hvor Landevejenes Ombygning maatte være første Opgave. At Amterne har udnyttet denne Periode til Gavn for Motorfærdselen og til Gavn for dansk Næringsliv, skal siges til deres Fortjeneste. Men siges skal det ogsaa, at de sidste af de Aar, hvor Motorafgifterne flød stærkt, synes at vise, at Amternes Part var for rundelig, hvad der vel ikke helt med Urette paa Bivejsnettets Bekostning gav Anledning til Talen om Luksusvejbyggeri. Det Hensyn, der skal være gældende, bør dog være, at Trafikmidlerne tjener Landets Næringsliv og dettes Fremme, og her har Bivejsnettet sin ikke ringe Betydning. Det kan f. Eks. nævnes, at ved Landsfærdselstællingen i 1934 viste det sig, at Halvdelen af Bilernes Transportarbejde foregik uden for Landevejene. Jævne og gode Biveje har ogsaa deres Betydning for Besparelser i Forbindelse med Vedligeholdelse af Vej- og Driftsmidler og for den alsidige Udvikling af Landets Næringsliv, som maa være Maalet.

Det foreliggende Lovforslag følger det Synspunkt, at de indkomne Motorafgifter fortrinsvis bør tilfalde de for den gennemgaaende Trafik mest betydende Veje, medens disse Afgifter ikke i samme Udstrækning bør komme den lokale Trafik til gode. Ud fra et tidsmæssigt Syn paa Spørgsmaalet deler jeg denne Betragtning; men de mest betydende Veje har ogsaa fortrinsvis faaet Andel i Afgifterne, og nu, da Landevejsnettet er udbygget, burde Tiden være inde til at lade Bivejsnettets Udbygning nyde godt af Afgifterne.

Efter Forslaget til Lov om Vejvæsenet skal 5 000 km Biveje overføres til Landevejene. Som jeg nævnte før, var 8 000 km af Bivejsnettet udbygget for Automobiltrafik; hvis de 5 000 km, der skal overføres, er at finde overvejende blandt de 8 000 km — og nogen Sandsynlighed taler derfor —, saa betyder det, at Sognekommunerne faar Lov at sidde tilbage med Sorteper, med de Veje, der koster noget i Vedligeholdelse og Udbygning, medens Amterne gaar med den gode Del og faar deres rundelige Betaling derfor.