

[N. P. Nielsen.]

Jeg tilsiger mit Partis Medvirken til Vedtagelse af det foreliggende Lovforslag med de af mig omtalte Ændringer.

Edvard Sørensen: Omkring August 1940 blev der nedsat et Udvalg til at arbejde med Ændringer i den bestaaende Vejlovgivning. Dette Udvalg afgav Betænkning den 5. December 1941. Baggrunden for Nedsættelsen af dette Udvalg var at forsøge paa at samle de forskellige Vejbestemmelser paa eet Sted, at faa de forældede Bestemmelser i vor Vejlovgivning gjort tidssvarende og at faa rettet de Urimeligheder, der gennem Tiderne er opstaaet. Det var en baade stor og meget krævende Opgave, der blev stillet dette Udvalg. Der findes en meget lang Række Love og Bestemmelser, som vedrører Vejvæsenet, enten delvis eller i sin Helhed. Den ældste er Vejforordningen af 1793, hvoraf en Del stadig staaer ved Magt; endvidere har vi en hel Række Bestemmelser i Tiden fra 1800 til 1867, da vi fik den nugældende Vejlov. Hertil kommer et betydeligt Antal Love, vedtaget fra 1900 til i Dag, som enten direkte eller indirekte vedrører Vejvæsenet.

Alene af den Grund kunde der være Anledning til at tage Spørgsmaalet op for at faa samlet det meste af de spredte Bestemmelser i et samlet Lovkompleks. Men der var for Resten ogsaa, dels ved den stykkevise Lovgivning, dels ved, at Administrationen ikke altid var konsekvent i Praksis, kommet flere Urimeligheder frem, som burde rettes, for Eksempel de forskellige Tilskudsprocenter fra Vejfonden og den Maade, Vejdogifterne regnskabsmæssigt skulde behandles paa.

Endvidere var disse mange Loves Administration henlagt under forskellige Ministerier: Indenrigsministeriet, Justitsministeriet, Socialministeriet og Ministeriet for offentlige Arbejder, hvilket ganske naturligt virkede uheldigt i mange Forhold, saaledes at man kunde komme ud for, at der blev truffet forskellige Afgørelser i Sager, der burde afgøres paa ensartet Maade og af samme Myndighed; endelig er selve den centrale Vejadministration delt i Ministeriets Vejkontor og Overvejsinspektoret, hvilket sikkert heller ikke i alle Tilfælde er fremmende for en hurtig Ekspedition af Sagerne.

Alt dette taget i Betragtning var rigelig Grund til, at et Arbejde paa at faa Vejlovgivningen bragt ind i et mere fornuftigt Leje var betimeligt. En Løsning var forsøgt tidligere, men strandet. Jeg tænker her paa

Vejlovskommissionen af 1933, der faktisk var enig om en ny Vejlov, men derimod ikke enig om en ny Motorafgiftslov, i alt Fald ikke, hvad angik Fordelingen af Motorafgifterne. Kommissionsarbejdet blev ikke afsluttet, og Betænkningen kom aldrig offentligt frem, hvad jo heller ikke vilde være muligt, da den foreslaaede Fordeling af Motorafgifterne ikke var tiltraadt af flere inden for Kommissionen, hvilket bl. a. gjaldt Sogneraadsforeningernes Repræsentant.

Ingeniør Knud Højgaard har været Formand for Trafikministeriets Vejudvalg af 1940. Paa det første Møde foreslog Formanden nedsat et Arbejdsudvalg, bestaaende af 4 Ingeniører og tiltraadt af en Ingeniør og en Jurist fra Vejkontoret. De to sidste sammen med yderligere en Jurist fra Vejkontoret, der senere maatte træde til, fordi det juridiske Arbejde blev for overvældende, har virket som Sekretærer for Arbejdsudvalget og senere været til Raadighed for de Mindretal, der ønskede deres Assistance ved Udarbejdelse af Ændringsforslag.

Man kan vel uden Overdrivelse sige, at det var et ret ensidigt Arbejdsudvalg, der blev nedsat, hvilket ogsaa i høj Grad prægede de første Forslag, der kom frem. Arbejdsudvalget fremsatte en Skitse til Centralisering af Vejvæsenet, og paa Baggrund af denne Skitse blev der udarbejdet et Forslag, der i Hovedtrækkene gik ud paa, at Staten overtog 3 600 km Veje og Gader, der i Fremtiden skulde være rene Statsveje, at Amterne til Gengæld skulde overtage 15 000 km af Sognekommunernes ca. 44 000 km Biveje, at Dækningen af Udgifterne skulde være saadan, at Statsvejene skulde have 100 pCt. Dækning, Amts- og Købstadkommunerne skulde til Landevejstrækninger have 80 pCt. Dækning og Sognekommunerne intet. Endvidere skulde Ledelsen af Taksationskommissionerne være enkelte eller ganske faa Personer i Lighed med, hvad man har ved Ekspropriation til Jernbaner. Der skulde oprettes et Generaldirektorat for Vejvæsenet med en Ingeniør som Generaldirektør. Dette Forslag blev fra flere Sider inden for Udvalget, stærkest fra Repræsentanterne for Amts- og Sognekommunerne, imødegaet, og det maatte formodes, at Forslaget ikke kunde samle et Flertal.

Der blev fremsat et nyt Forslag med 2 400 km Statsveje og Overførelse af 5 000 km Biveje fra Sognekommunerne til Amterne, og Sognekommunerne skulde som Følge af, at der overførtes et færre Antal