

Bilag 2.

Efter anmodning af udvalget har ministeren for offentlige arbejder fremsendt følgende redegørelse for de vejplaner, der er under udarbejdelse i vejdirektoratet:

I. Den i § 21 i vejbestyrelsesloven af 1957 omhandlede vejplan skal indeholde forslag til de arbejder, der efterhånden skal udføres på de af planen omfattede veje. Planen søges derfor baseret på det forventede behov for vejanlæg i den kommende periode, som kan have forskellig årsag:

a) Det trafikale behov for helt nye trafikforbindelser, f. eks. Rødby-Femern ruten, diagonalvejen Esbjerg-Århus/Randers, Holmsland Klit vejen. Med vort tætte vejnet er behovet for helt nye vejforbindelser dog relativt sjældent.

b) For ringe kapacitet (evne til at afvikle trafikken), som først og fremmest må afhjælpes ved øget kørebanebredde, eventuelt flere vognbaner, men hvortil også andre tekniske forbedringer kan medvirke.

c) Betydningen af transporthastighed og kørselsøkonomi, som navnlig stiller krav til linjeføring, stigningsforhold, broers og kørebanelers bæreevne, men som i det hele kræver gode færdselsforhold.

d) Hensynet til færdselssikkerheden, som kræver en række forskellige anlægsforanstaltninger af større og mindre omfang såsom fortove, cyklestier, heller, forbedring af oversigten ved afgravning af bakketoppe og udretning af sving samt ved vejudmundinger, adskillelse af kørselsretninger ved midterrabatter, niveaufri skæringer

med jernbaner og mellem betydende veje indbyrdes o. s. v. Facadeløse vejstrækninger og egentlige motorveje er efter udenlandske opgørelser, der fuldt ud bekræftes af de foreliggende oplysninger herhjemme fra, langt de sikreste.

II. Det behov for vejanlæg, der opstår af de nævnte årsager, er selvsagt afhængigt af den trafikale udvikling.

Af hensyn til vejanlæggenes kostbarhed må disse kunne tjene en længere periode. Dette fører til, at anlæggene må dimensioneres også med henblik på fremtidig trafik, idet en successiv udbygning af det enkelte anlæg normalt vil medføre større udgifter, selv om man så vidt muligt bør undgå rentetabet ved bygning af anlæg, der i en årrække vil have urimelig overskudskapacitet. Endelig må man af beskæftigelsesmæssige, økonomiske og tekniske grunde undgå ophobning af anlægsarbejder, som nødvendigvis må gennemføres i løbet af en ganske kort periode. Disse forskellige hensyn har ført til, at vejplanen søges udarbejdet som en plan for udbygningen i løbet af en 20-årig periode af de anlæg, som skønnes påkrævede ved 20 års periodens slutning. Planen tænkes opdelt i 5-årige anlægsperioder, men arbejdet hermed er ikke videre fremskredet, da dette i særlig grad kræver samarbejde med de lokale myndigheder. Det er en selvfølge, at vejplanen fremover stadig må videreføres og revideres.

III. Til belysning af trafikudvikling og anlægsbehov bygger vejplanarbejdet her efter navnlig på følgende materiale: