

[Ministeren for offentlige arbejder.]

tog de to love om bestyrelse af de offentlige veje og om tilskud til de offentlige veje, var det, vil jeg tro, en almindelig opfattelse, at man hermed havde skabt et grundlag, som i hvert fald i en vis tid fremover kunne stå nogenlunde uændret. Disse love var jo fremkommet som resultat af en lang udvikling, forårsaget af den stigende motorisering.

Når det nu alligevel efter så kort en år-rækkes forløb efter min opfattelse er nødvendigt at supplere dette lovgrundlag med en ny lov om de vigtigste veje, om hovedlandevejene, må dette ses på baggrund af den meget voldsomme udviklingsperiode, som vi har været og i dag er inde i, og som netop på motoriseringens område, siden den gældende lovgivning i midten af 50'erne blev forberedt, har taget en hidtil uset fart. Hvis vort samfunds økonomiske udvikling også i tiden fremover vil forløbe i nogenlunde gunstig retning, må vi yderligere forvente en fortsat meget stærk stigning i motoriseringen i den kommende periode. Jeg skal ikke ved denne lejlighed komme nærmere ind på de forestillinger, man må gøre sig om den fremtidige udvikling inden for trafikområdet og om de krav, som dette kan ventes at stille til investeringen og investeringspolitikken på det trafikale og ikke mindst det vejtrafikale område. Vi har jo for nogen tid siden her i tinget haft lejlighed til at udveksle mere almindelige synspunkter herom, nemlig ved behandlingen af forslaget om påbegyndelse af bundundersøgelser i Store-Bælt og i forbindelse hermed drøftelsen af det trafikøkonomiske udvalgs betænkning om de store trafikinvesteringer.

Selv om adskillige måske vil synes, at statens overtagelse af ansvaret for en vis del af vejnettet betegner et meget afgørende brud med de hidtil gældende principper, må dog efter min opfattelse forslaget herom i mindst lige så høj grad ses som en videreføring af tendenser, der allerede kan følges inden for udviklingen af vor lovgivning på dette felt, efterhånden som automobiltrafikken er kommet til at spille en større

og større rolle i samfundslivet og også kommet til at medføre stigende udgifter for det offentlige.

Den ene af disse hovedtendenser er trådt frem på det økonomiske område med hensyn til skatte- og afgiftsgrundlaget for afholdelsen af de stadigt stigende udgifter til vejvæsenet, som biltrafikken har medført. Det viste sig hurtigt nødvendigt at skaffe et supplerende skattegrundlag, for at kommunerne kunne bestride disse udgifter, og dette grundlag tilvejebragte man naturligt gennem beskattning af motorkøretøjerne og deres drivmidler. Da man selvfølgelig ikke i vort land kan have forskellige motorafgifter i de enkelte kommuner og områder, måtte staten stå for opkrævning af disse afgifter og fordeling til kommunerne af deres andele deraf. Udviklingen har siden været kendetegnet ved, at de lokale vejmyndigheder har fået større og større del af deres vejudgifter dækket af staten ved hjælp af motorafgifterne. Jeg tænker her ikke alene på den almindelige refusion af de kommunale vejudgifter, som nu sker i henhold til vejtilskudslovens kap. I, men også på vejfondstilskuddene til større anlægsarbejder efter tilskudslovens kap. II. Til at begynde med var hovedproblemet for vejvæsenet tilpasning af de vigtigste veje i landdistrikterne til automobilfærdslen ved at forsyne belægningerne med støvfri og slidstærke overflader. Efterhånden som trafikken voksede, viste det sig imidlertid, at der måtte langt mere radikale — og langt mere kostbare — foranstaltninger til. Det blev nødvendigt at foretage større udvidelser af kørebanerne over længere strækninger, at skabe bedre linjeføring ved forlægninger, bedre oversigt bl. a. ved forbedring af længdeprofilerne, at bygge omkørselsveje o. s. v. Det er naturligvis særlig på det mest trafikerede og mest betydningsfulde vejnet, hovedlandevejene, at de kostbareste arbejder må foretages, kulminerende i, at der på betydelige strækninger nu må forventes tilvejebragt firsporede veje eller egentlige motorveje. I den kalkule over de kommende 20 års vejinveste-