

[Ministeren for offentlige arbejder.]

ringer, som er optaget i det trafikøkonomiske udvalgs betænkning, regner vejdirektoratet således med et motorvejsnet uden for Storkøbenhavn på godt 500 km og herudover med mere end 400 km firsporet hovedlandevej. I byerne med deres brolagte gader meldte kravene sig først noget senere, men der er formentlig få, der nu er i tvivl om, at der her må foretages meget omfattende og på grund af bebyggelsen særlig kostbare foranstaltninger til indførelse af trafikken i byernes midte, til gadegennembrud og til parkeringsanlæg m. m.

Det blev af vejdirektoratets repræsentant i motorafgiftskommissionen — hvis betænkning fra 1954 i væsentlig grad er grundlaget for tilskudsloven af 1958 — fremhævet, at udviklingen ville nødvendiggøre meget store og kostbare vejanlæg, motorveje og andre firsporede veje, og at en rationel udbygning af denne grundstamme i vejnettet kunne vanskeliggøres, når den i ikke uvæsentligt omfang måtte baseres på de enkelte amts- eller bykommuners begrænsede økonomiske ydeevne. Der blev da også i loven åbnet mulighed for i visse tilfælde at give højere tilskud end den meget høje procent for vejfondstilskud, 85, som man i øvrigt fandt nødvendig for vejfondsarbejderne. I den periode, vi siden er kommet ind i, hvor udbygning af de store anlæg må forudsættes fremmet i hurtigere tempo, end man måske tænkte sig for nogle år siden, har det, som der nærmere er redegjort for i bemærkningerne, været nødvendigt — og hermed mener jeg nødvendigt for, at tilrettelæggelsen af motorveje og andre store vejanlæg ikke skulle gå i stå — i vidt omfang at benytte denne adgang. Udviklingen er i virkeligheden ført så langt frem, at de lokale vejbestyrelses økonomiske ansvar for disse store anlæg må betegnes som ganske underordnet i forhold til den byrde, som gennem vejfonden påhviler staten.

Den anden hovedlinje, som kan følges parallelt med formindskelsen af de lokale skatters andel i vejjudgifterne, og som lovgivningsmagten jo nok kan siges at have stillet sig noget mere tøvende over for end med hensyn til hjælpen til kommunernes økonomi, er den stigende direkte indgriben fra statens side i trafikforholdene, som er

fulgt med vejtrafikkens stigende omfang og samfundsmæssige betydning.

At færdselsregler og motorlovgivning må være landsomfattende, har vel altid været anerkendt, men det samme gælder jo også en række indretninger til brug ved færdselens afvikling, såsom vejvisere, vejtafler, afstribring, signaler o. s. v., hvor det fornødne grundlag for ensartethed dog først tilvejebragtes ved færdselsloven af 1955 og den i tilslutning hertil af trafikministeriet udfærdigede afmærkningsbekendtgørelse. Den af trafikale og sikkerhedsmæssige grunde ønskelige ensartethed må dernæst omfatte selve vejenes tekniske udformning, d. v. s. ikke alene vejenes tværprofil, udformningen af vejkryds og -tilslutninger, kravene til oversigt, længdeprofil o. s. v., men også kravene til kørebanernes bæreevne, som muliggør ensartede regler for køretøjernes vægt og dimensioner. For den tekniske ensartethed — og for gennemførelsen af moderne vejteknisk standard overalt — har det spillet en meget væsentlig rolle, at ministeriet gennem vilkårene for ydelse af vejfondstilskud har kunnet kræve en bestemt standard gennemført, siden 1943 støttet på almindelige af ministeriet udformede normer, de såkaldte „vejregler“. Ministeriets muligheder for i praksis at virke for moderne og ensartet standard inden for vejbygningen åbnede sig i virkeligheden først i 30ernes løb, efterhånden som større beløb kunne fordeles af ministeren som vejfondstilskud. Man kan sige, at denne indflydelse fra statens side på vejbygningen, der lovgivningsmæssigt hidtil kun havde haft et vist indirekte udtryk gennem motorafgiftslovens regler om vejfondstilskud, blev konfirmeret ved vejlovene af 1957 og 1958 — og statens indflydelse styrkedes ved disse love også i visse andre henseender. Ministeriets indseende med den tekniske udformning også af landevejsprojekter, der udføres uden tilskud, blev således forøget, og visse vigtige vejstrækninger i byerne blev inddraget under ministeriets tilsyn. Ligeledes blev der skabt mulighed for, at ministeriet — i samarbejde med de lokale myndigheder — kunne udarbejde en plan for de arbejder, der efterhånden skal bringes til udførelse på veje med gennemgående færdsel. Ministeriet blev dog ikke bemyndiget til at bestemme,