

Horn: Må jeg indledningsvis takke den højtærede minister for offentlige arbejder for de to her foreliggende lovforslag. Hovedforslaget er lovforslaget om hovedlandeveje, og forslaget til lov om ændring i vejbestyrelsesloven er en konsekvens af det første. I hovedlandevejslovforslaget går man over til det, man vel nok i fremtiden vil komme til at kalde statsveje, svarende til det, man i min skoletid kaldte kongevejene, som jo oprindeligt var statsveje.

Jeg vil også gerne sige en personlig tak til ministeren for disse lovforslag. Jeg tror, det er mere end 10 år siden, jeg første gang pegede på det ønskelige i, at vi fulgte trafikudviklingen op og fik vort vejvæsen indrettet sådan, at administrationen af fjerntrafikvejene blev stærkere centraliseret. Men sagerne skrider jo ofte lidt langsomt her i huset som andre steder, når traditioner og personlig prestige blandet med politisk jalousi får for stor vægt i forhandlingerne og i vor stillingtagen.

Det er ikke uinteressant, at vi om 5 år vil kunne holde 100 års jubilæum for ophævelsen af statsvejene her i Danmark. Den 21. juni 1967 er det 100 år siden, man gennemførte de gamle vejlove, som vi kørte med indtil 1957-58. Ophævelsen af statsvejene i 1867 må ses i relation til et af principperne i den gamle vejforordning af 13. december 1793, hvoraf det fremgik, at de, som benyttede vejene, også måtte betale omkostningerne. Det er sådan set den samme motivering, der fra den højtærede ministers og regeringens side er lagt til grund for de to lovforslag, vi her behandler.

Ophævelsen af statsvejene i 1867 hængte sammen med, at vi 20 år forinden havde åbnet den første jernbane, og jernbanernes sejrsgang her i landet havde den samme virkning landet over, som de store broer og lufttrafikken har fået for vor generation. Med jernbanerne flyttedes fjerntrafikken fra landevejene over til jernbanerne, hvorefter landevejene — også de såkaldte kongeveje — alene eller i hvert fald i det væsentligste blev lokale trafiklinjer mellem byerne, og ud fra det gamle princip fra 1793 om, at de, som benytter vejene, skal betale dem, overtog kommuner og amtskommuner dem. Når jeg i det følgende taler om kommuner, skal man i øvrigt herved forstå både kommuner og amtskommuner.

Havde kollegerne i 1867 anet, at man blot 50 år senere kunne skimte en tilbageflytning af fjerntrafikken fra jernbanerne til landevejene, fordi motorkøretøjerne har fået en så almindelig udbredelse og har kunnet klare større trafikopgaver, end man dengang forestillede sig, havde vi næppe her i dag skullet beskæftige os med disse forslag. Så havde man beholdt den gamle ordning med statsveje.

Udviklingen skred hurtigt frem, og i 1930'erne var man klar over, at landevejs-trafikken var af en sådan art og tog en sådan fart i udviklingen, at man måtte forberede en omlægning af hele vort vejvæsens administration, og byrdefordelingen måtte revideres. Dette fremmes så stærkt af, at man netop i de år ved de store beskæftigelsesarbejder fik udbygget store dele af vort landevejsnet, hvor staten jo måtte betale en væsentlig del af omkostningerne.

Trafikministeren nedsatte i 1940 et vejudvalg med den opgave at tilpasse vort vejvæsen denne udvikling, og det fremgår af den betænkning, som blev afgivet af dette udvalg, at et arbejdsudvalg havde været inde på tanken om, at vi igen skulle have statsveje, så staten altså skulle overtage hovedlandevejene; en række andre reformer påtænkte også. Bl. a. tænkte man på at lave et generaldirektorat for vejvæsenet.

Så var vi inde i krigen, og det blev ikke til andet, end at vi fik det administrative fremskridt, at vi fik et vejdirektorat. Dette må vel forblive indtil videre; når de store broer, vi tænker på at bygge, til sin tid er færdige, er det jo højst sandsynligt, at der må ske forskellige administrative omlægninger, og at et generaldirektorat så igen kommer på tale.

Vi rejste fra vor side spørgsmålet om statsovertagelse af hovedlandevejene ved behandlingen af vejforslagene i 1957 og 1958 med den samme motivering som den, der er givet af den højtærede minister i fremsættelsen. Vi mødte ikke dengang særlig forståelse for tanken, men den er jo blevet mødt med noget større forståelse senere.

Det er nemlig rigtigt, som det hedder i fremsættelsen, at enkelte medlemmer i de senere år har rejst spørgsmålet, omend med en måske lidt anden motivering end den, hvormed vi fra vor side rejste det. Når man imidlertid studerer de drøftelser, der har