

[Ministeren for offentlige arbejder.]

heden været varetaget af vejnettets tilstand. Dette kan i Danmark føre til tilstande, som nu er kendt i andre lande, og som giver sig udslag i meget ubehagelige og økonomisk belastende reguleringer af lastbiltrafikken gennem forbud, kontrol og sær-afgifter.

En væsentlig side af dette spørgsmål er, hvor store og hvor tunge lastbiler vejene skal bygges til. Det er et stærkt udtalt ønske fra vognmandserhvervene at få forøget de gældende akseltryk på 8 t op til 10 t, hvilket i praksis vil sige at frigive kørsel med lastbiltog, der kan komme helt op på ca. 40 t.

En sådan udvikling kan være ønskelig under hensyn til konkurrencen med andre landes erhvervskørsel, og det må i det lange løb forekomme mindre rimeligt at bevare den gældende forskelsbehandling, hvor 10 t akseltryk tillades ved eksportkørsel og ved transitkørsel med udenlandske køretøjer, men ikke tillades til betjening af indenlandske transportopgaver.

Når man alligevel hidtil har måttet blive stående ved den nuværende ordning, skyldes det, at en begrænset kørsel med tunge lastbiler op til de nævnte ca. 40 t ikke betyder store ekstraudgifter til vejenes anlæg og vedligeholdelse og heller ikke væsentlige gener for den øvrige trafik, men at en stor forøgelse af antallet af meget tunge køretøjer medfører en betydelig vækst af vedligeholdelsesudgifterne og en formindskelse af det eksisterende vejnets kapacitet. Man kender fra andre lande beregninger heraf. Det er trafikkommissionens opgave at finde et mål for, hvad det kan komme til at betyde i Danmark, og dermed på hvilken måde der kan ske en forøgelse af det tilladte akseltryk, uden at det fører til en ganske ukontrollabel ødelæggelse af vejnettet og dermed enten til en betydelig forøgelse af vejudgifterne eller til en forværring af forholdene for vejtrafikken som helhed.

På samme måde bliver det nødvendigt at overveje den hidtil gældende fordeling af det offentliges samlede udgifter til vejvæsenet. I finansåret 1967-68 var de samlede udgifter til anlæg og reparationer af vejene i hele landet ca. 1.760 mill. kr., og det er et tal, som på årsbasis nærmer sig 2 milliarder kr. Heraf anvendtes det på-

gældende år ca. 480 mill. kr. til motorveje og hovedlandeveje.

Den ordning, der har været gældende for fordelingen af vejudgifterne mellem staten, amterne og kommunerne, har ført til, at der er blevet opbygget et efter internationale forhold usædvanlig godt sekundært vejnet i Danmark. Dette er naturligvis en fordel, men det har også medført, at der er opstået et særlig påtrængende behov for at fremskynde bygningen af motorveje og hovedlandeveje.

I praktisk taget alle egne af landet venter betydelige og for trafikken meget vigtige vejarbejder på, at det bliver deres tur, og trafikministeriet får til stadighed henvendelser fra næsten alle egne i landet med ønske om at få fremskyndet allerede vedtagne og projekterede anlæg. Mange af ønskerne er velbegrundede i de lokale trafikale forhold, og de tidspunkter, på hvilke de pågældende anlæg med den nuværende bevillingsordning kan forventes færdige, er som regel væsentlig senere end ønskeligt. En fremskyndelse af disse anlæg inden for de gældende bevillingsrammer kan da kun ske, hvis der kan foretages en vis flytning af vejinvesteringer fra de sekundære veje til de vigtigste motorveje og hovedlandeveje.

Forskellige forhold medfører, at der vil kunne opnås en væsentlig fremskyndelse af de vigtigste vejanlæg selv med en beskeden ændring af fordelingen af det offentliges udgifter til vejbygning. Der kan lokalt findes mange eksempler på, at det er nødvendigt at anvende ret betydelige beløb til vejanlæg, hvis motivering er, at de må udføres, fordi der går så lang tid, inden en planlagt motorvej eller hovedlandevej kan blive udført. Som aktuelle eksempler herpå kan nævnes forholdene langs med hovedvej A 10: udbygning mellem Støvring og Ålborg, strækningen gennem Rold Skov, omkørselsvej vest om Horsens, flere delstrækninger mellem Horsens og Vejle, det meste af strækningen mellem Vejle og Kolding samt dele af strækningen gennem Haderslev amt, men tilsvarende eksempler kunne også nævnes andre steder i landet.

Tempoet i udbygningen har også betydning for selve anlægsudgifterne. Moderne motorvejsbyggeri foretages med anvendelse af rationelle metoder, som forudsætter kost-