

# Hundrede års trafik

Trafikministeriet  
1900-2000

**Hundrede års trafik**  
**Trafikministeriet 1900-2000**

# Hundrede års trafik

## Trafikministeriet 1900-2000

©

Trafikministeriet, 2000

Trafikministeriet  
Frederikholms Kanal 27  
1220 København K

Redaktion  
Erik Toft  
Hanne Rasmussen  
Hans-Carl Nielsen

Design  
Møllerup Designlab

Tryk og repro  
N. Olaf Møller

Indbinding  
Thorups bogbinderi

ISBN  
87-90262-83-2

Oplag  
5.000

Publikationen kan købes hos  
boghandleren eller hos

STATENS INFORMATION  
Postboks 1103  
1009 København K

Tlf. 3337 9228 (9-16)  
Fax 3337 9299

Pris 160,00 kr. inkl. moms

Svanemærket  
tryksag



Tak til Folketingets Bibliotek

## Hundrede års trafik Trafikministeriet 1900-2000

Ministerord	Hundrede års trafik, 5
Indledning	Trafik!, 6
Krønike	Loven og trafikken i 100 år, 10
Veje	Staten på vej, 46
Broer	Geografisk produktudvikling, 56
Bustrafik	På vej fra bane til vej, 72
Lastbiler	Den fri vognmand, 82
Havne	Rationalisering og forenkling, 90
Luftfart	DDL, Chicagokonventionen og EU's 3. luftfartspakke, 100
Planlægning	Det store H, 110
Personalia	Ministre kommer, ministre går, 118



Trafikministre har ofte været karikaturtegnernes yndlingsofre.

Roald Als,  
Weekendavisen,  
27. maj 1994



# Hundrede års trafik

Ser vi tilbage på det 20. århundrede, ser vi en udvikling, hvor transporten til stadighed blev billigere, den blev hurtigere, og mange flere fik adgang til gode transportmuligheder. Aldrig før i historien har så mange rejst så meget.

Danmark er blevet mindre i løbet af de sidste hundrede år, fordi rejsetiden mellem forskellige dele af landet er blevet mindre. Danmark er også blevet større, fordi en større del af landet er kommet inden for vores trafikale rækkevidde. Forbedringerne på transportområdet har været med til at skabe den tilværelse, som vi lever i dag.

Verden omkring os er også blevet både mindre og større. Med gode transportforbindelser til udlandet – senest med åbningen af Øresundsforbindelsen – har vi sikret, at Danmark har gode betingelser for at indgå i det internationale fællesskab.

Trafikministeriet fylder 100 år i år. Det har vi valgt af markere ved at udsende denne lille bog med en oversigt over nogle af de trafikpolitiske beslutninger, der er truffet gennem århundredet. Bogen giver også en oversigt over de ministre, som gennem tiden har stået i spidsen for trafikpolitikken.

God læselyst.



Jacob Buksti  
Trafikminister

Trafikministeriet blev oprettet ved kongelig anordning af 27. april 1900. Oprettelsen af Ministeriet for offentlige Arbejder – MoA – markerede ikke opfindelsen af trafikpolitikken. Der var blot tale om en specialisering af en af de funktioner, der hidtil var blevet varetaget af Indenrigsministeriet. Det var en visionær beslutning i den forstand, at trafiksystemernes udvikling på mange måder kom til at sætte deres præg på det 20. århundredes udvikling.

I de store linjer har trafiksystemernes udvikling i det 20. århundrede muliggjort en geografisk udstrækning af arbejdsdelingen, som har været en afgørende forudsætning for den økonomiske vækst og velstandsudviklingen.

For den enkelte og for befolkningen som helhed har trafiksystemet givet adgang til oplevelser og muligheder, som har beriget tilværelsen og i historisk perspektiv været en mental eye-opener.

For samfundet har trafiksystemerne ændret den fysiske og rumlige struktur, så samfundets funktion på en helt anderledes måde end tidligere er blevet afhængig af et velfungerende trafik- og kommunikationssystem.

Denne lille bog har som formål at skitsere nogle af udviklingslinjerne i 100 års trafikpolitik.

Trafikpolitikken er en mindre, men vigtig forudsætning for de enkelte trafiksystemers udvikling. Et trafiksystem består af infrastruktur (trafikveje, terminaler og trafikstyringsanlæg) og transportmidler tilpasset denne infrastruktur. I dag findes der fire forskellige trafiksystemer: vej-, bane-, luft- og søtrafik.

Sagt kort består trafikpolitikens opgave i at igangsætte initiativer over for trafiksystemerne, som der er politisk enighed om, for at sikre en passende udvikling af trafiksystemerne hver for sig og for at sikre en sammenhæng i trafiksystemerne. Formålet er i sidste instans at sikre borgernes og erhvervslivets transportforsyning.

### **På fællesskabets vegne**

De politiske initiativer på fællesskabets vegne for at sikre udviklingen og sammenhængen i trafiksystemerne og en god transportforsyning har været koncentreret på fem forskellige områder.

Det drejer sig for det første om anlæg af veje, jernbaner, havne og lufthavne, og de vilkår de stilles til rådighed for trafikanterne på. For

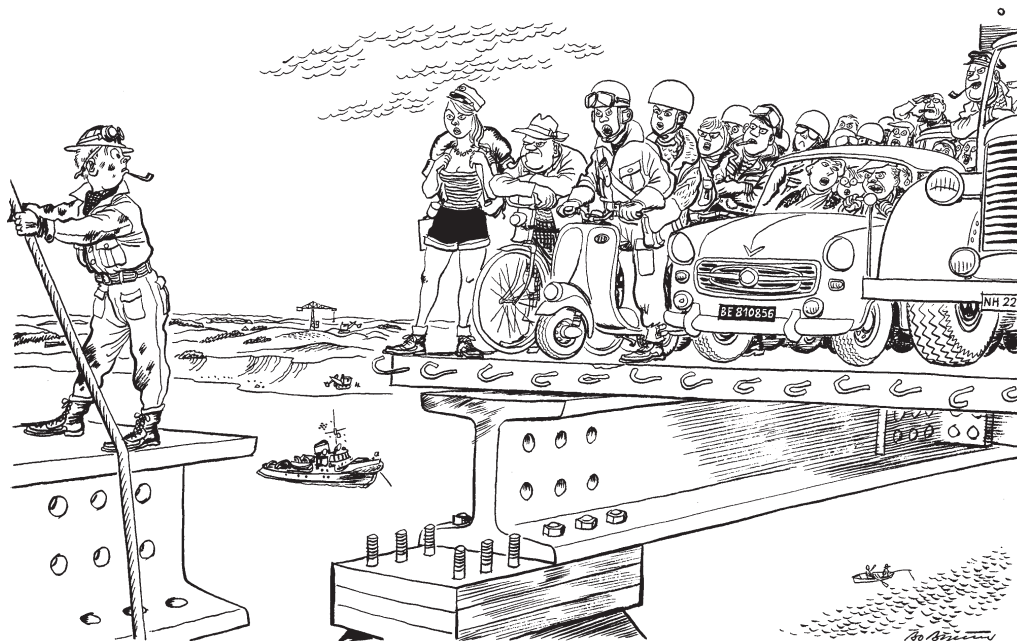
størstedelen af infrastrukturen gør det sig gældende, at der er økonomiske fordele forbundet med, at infrastrukturen bruges i fællesskab af mange transportmidler. Dertil kommer hensynet til sammenhængen i trafiksystemet. Udbygningen af infrastrukturen har derfor både i Danmark og i resten af verden været politisk reguleret. Sammenhængende med denne geografisk afgrænsede eneret på udbud af infrastruktur har der samtidigt været en politisk interesse for at regulere priserne for benyttelsen af infrastrukturen.

For det *andet* drejer det sig om de betingelser, der opstilles for brug af den fælles infrastruktur – færdselsreglerne og krav til transportmidlernes indretning og udstyr. I kraft af, at der er mange

samtidige brugere af de fælles anlæg, er det nødvendigt, at der opstilles regler for transportmidlerne og trafikafviklingen.

På vejsiden f.eks. skal der være enighed om højre- eller venstre-kørsel, lygteføring, hastighedsgrænser og enighed om betydningen af skilte, tavler og signaler. Og om køretøjernes størrelse – bredden, højden og den samlede vægt. Det sidste hænger sammen med dimensioneringen af vejnettet.

For det *tredje* drejer det sig om reguleringen af den erhvervs-mæssige transportforsyning. Det, der karakteriserer den erhvervsmæssige transportforsyning, er, at den produceres med henblik på afsætning på et marked.



Trafikminister Kai Lindberg frygter, at trafikpresset vil blive for voldsomt, hvis ikke de projekterede storbroer bygges samtidigt.  
– skynd Dem dog, mand!  
Bo Bojesen,  
Politiken  
13. april 1960





København, 1960.  
*Nordfoto*

Heroverfor står den transportforsyning, der produceres ved hjælp af eget transportmiddel.

Reguleringen af den erhvervs-mæssige transportforsyning har bl.a. sigtet mod at sikre, at konkurrencen på de forskellige transportmarkeder foregår på et fair og ensartet grundlag. Det er primært sket ved at stille krav i forbindelse med adgangen til erhvervet. Derudover har man på forskellig vis reguleret adgangen til markedet primært med den hensigt at sikre befolkning og erhvervsliv en basal forsyning med erhvervs-mæssige transportydelser.

For det fjerde drejer det sig om styringen af offentlige forsyningsvirksomheder. På bane- og postområdet har statsbanerne og postvæsenet i størstedelen af det 20. århundrede haft eneret og en pligt til at betjene befolkningen. Men også på havne- og lufthavnsområdet har politikerne i store perioder valgt at organisere serviceproduktionen som offentlige forsyningsvirksomheder.

For det femte drejer det sig om at imødegå de negative konsekvenser af trafikken for det øvrige samfund. Udviklingen i antallet af færdselsuheld som følge af den stigende vejtrafik påkaldte sig tidligt politikernes opmærksomhed, medens miljøspørgsmålet er kommet på den politiske dagsorden i slutningen af århundredet.

En summarisk oversigt over nogle af de reguleringer, som lovgivningsmagten har iværksat på

fællesskabets vegne for at "styre" trafikken, er vist i 'Loven og trafikken i 100 år'. Den vedtagne lovgivning afspejler indholdet og spændvidden i, hvad Trafikministeriet har beskæftiget sig med gennem tiden.

### **Et lille hoved med en stor krop**

Trafikpolitikens særlige karakter har sat sit præg på den måde, Trafikministeriet gennem tiden har været opbygget på.

Udbygningen af den trafikale infrastruktur koster mange penge, og der kan være forskellige synspunkter på, hvor den skal bygges, i hvilken udformning og i hvilken takt de forskellige anlæg skal realiseres. Samtidig er infrastrukturen kendetegnet ved, at levetiden er lang, og at beslutningerne derfor er bindende mange år ud i fremtiden. Bl.a. disse forhold har betydet, at en væsentlig del af ministeriets virksomhed har været koncentreret om planlægning i form af udarbejdelse af og medvirken til udarbejdelsen af kommissionsbetænkninger og andre planlægningsdokumenter. En del af planlægningsvirksomheden er foregået i ministeriets institutioner.

En stor del af de konkrete trafikale tjenesteydelser har været og er fortsat henlagt til direktorater, styrelser og selskaber, som i varierende grad har været lagt ind under ministeriet. Målt efter antallet af ansatte har dette suverænt været ministeriets "største" opgave

og samtidig betydet, at ministeriet har været et af de største målt efter denne skala. På de områder, hvor staten ikke direkte deltager i produktionen af transportydelser, har ministeriet haft en betydelig tilsynsopgave. Det har i en stor del af århundredet bl.a. omfattet den erhvervsmæssige vejtransport, luftfarten, samt havne- og privatbane-området.

Den lovgivning, der har været forvaltet af Trafikministeriet, har i sammenligning med andre ministerier måske været mindre omfattende og har båret præg af, at den grundlæggende regulering i lange perioder har været forholdsvis uændret. Endvidere har det spillet en rolle, at f.eks. færdselsloven og motorafgiftslovene har været bestyret af andre ministerier i store dele af perioden. Endelig har finansloven haft en stor betydning for en stor del af Trafikministeriets anlægsaktiviteter.

Disse tre forhold har haft den effekt, at Trafikministeriets departement gennem hele perioden har haft en forholdsvis beskeden størrelse i forhold til styrelser og institutioner. Der har været tale om "et lille hoved med en stor krop".

### **Det private – et fælles anliggende**

Reguleringen af trafiksystemet foregår med evigheden for øje forstået på den måde, at indgrebene for det politiske flertal står som det nødvendige eller opnåelige svar på udviklingen i trafikken – alt andet lige.

Men alt andet har ikke været lige gennem det 20. århundrede på trafikens område. Trafikbeslutningerne træffes og er blevet truffet af hver enkelt dansker og hver enkelt virksomhed hver dag århundredet igennem. Ikke ud i den blå luft, men afhængig af trafiksystemets udformning og samfundets indretning. Hertil kommer, at transportsystemet har været udsat for nogle markante omvæltninger i kraft af opfindelsen og udviklingen af bilen og flyvemaskinen.

At kæde alle disse begivenheder sammen i én historisk fremstilling af trafiksystemets udvikling i det 20. århundrede har ikke været ambitionen i denne bog.

Fremstillingen søger med andre ord ikke at give et samlet billede af *hele* trafikområdet, *hele* trafiksystemet eller *alle* transportformer og -midler. Fremstillingen er mest af alt en krønike, en essaysamling og en ministerbiografi.



## 1901

– Lov om ekstraordinær pension af statskassen til hidtilværende ingeniør under vandbygningsvæsnet, Kammerråd Johannes Bruhn. 1850 kr. i årlig pension til ingeniøren.

## 1902

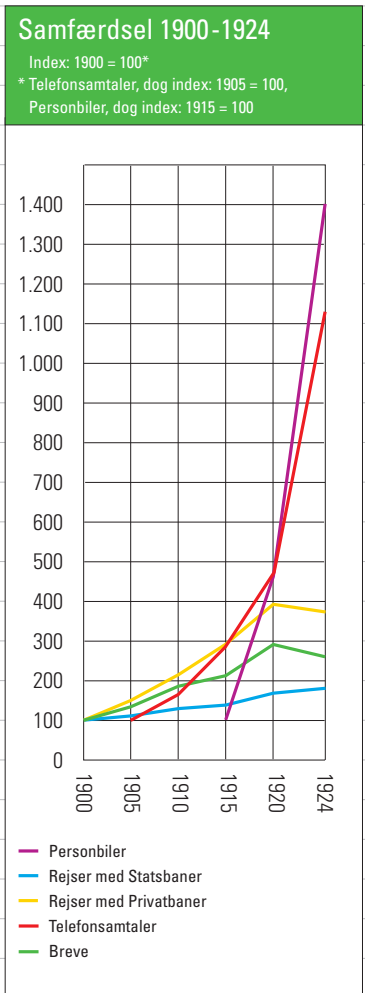
– Lønningslov for postvæsnet. Forbedring af lønningerne for embedsmænd og bestillingsmænd – særligt de ringere lønnede klasser – merudgift på 660.000 kr.  
 – Lov om portotakster. Taksterne forhøjet for bl.a. at finansiere ovenstående lønstigninger – merindtægt 1.100.000 kr. Udenbys breve kostede herefter 10 øre.

Multiplikatoreffekten: Når 11 postembedsmænd fik Nørre Snede som udstationeringspunkt, måtte der en købmand til. Derefter måtte de 11 postembedsmænd og købmanden så have en bager, de 11 postembedsmænd, købmanden og bageren måtte så have en skomager etc.

*Foto: Det Kongelige Bibliotek*

# Trafikken i tal 1900-1924

Samfærdsel 1900-1924						
Automobiler			1915	1920	1924	
Personbiler			2.482	11.594	34.780	
Statsbaner	1900	1905	1910	1915	1920	1924
Jernbanenet, km	1.782	1.830	1.916	1.999	2.064	2.395
Personale	9.962	10.570	12.716	13.256	15.850	19.080
Rejser	17.329.829	18.933.354	21.933.221	23.940.248	29.486.701	30.150.000
Person, km	543.762.623	628.513.700	789.798.855	790.206.431	1.020.571.000	1.084.220.000
Ton, km	265.843.325	359.543.250	417.249.844	639.992.778	676.695.018	606.566.000
Indtægt, kr	26.075.537	35.593.903	44.054.873	60.308.865	92.026.682	142.430.000
Udgift, kr	23.476.658	28.216.560	41.163.895	51.418.613	108.103.475	139.126.000
Overskud, kr	2.598.879	7.377.343	2.890.978	8.890.252	(16.076.793)	3.304.000
Privatbaner	1900	1905	1910	1915	1920	1924
Jernbanenet, km	971	1.376	1.462	1.971	2.229	2.572
Personale	1.209	1.624	2.138	2.680	3.646	3.814
Rejser	3.511.727	5.257.252	7.467.684	10.329.690	13.908.585	12.988.000
Person, km	58.862.063	89.102.423	127.451.000	169.081.000	207.914.000	208.416.000
Ton, km	17.791.352	32.013.876	47.334.000	64.568.000	89.253.000	74.834.000
Indtægt, kr	3.798.669	6.246.029	8.733.927	13.154.943	37.929.823	33.185.000
Udgift, kr	2.658.406	4.235.076	6.424.898	9.295.466	32.617.138	30.749.000
Overskud, kr	1.140.263	2.010.953	2.309.029	3.859.777	5.312.685	2.436.000
Telefonvæsen		1905	1910	1915	1920	1924
Telefonabonnenter		42.804	75.471	118.867	207.130	483.005
Telefonsamtaler		97.645.605	163.878.885	283.061.061	448.038.557	815.697.237
Postvæsen	1900	1905	1910	1915	1920	1924
Breve	90.382.094	122.453.881	172.013.810	194.067.606	264.215.821	238.932.699



# 1903

- Lov om forskellige anlæg på Jyllands Vestkyst. Loven bemyndigede bl.a. Ministeren for offentlige Arbejder til anlæg af fiskerihavn ved Skagen, en læmole ved Hanstholm og en læmole ved Vorupør. Vestkysthavnekommissionen nedsat 16. juni 1897; (Betænkning 14. november 1900).
- Lov om Statsbanernes Ordning. Indførelse af en kollegial styrelse i stedet for en enerådende generaldirektør. Generaldirektionen bestod ud over generaldirektøren af direktørerne for trafikafdelingen, maskinafdelingen, baneafdelingen og regnskabsafdelingen. Tantieme skulle udbetales, når udbyttet udgjorde mere end 2 % af anlægssummen.
- Lov om grunderhvervelse for statsbanerne til ordning af Kjøbenhavns Banegårdsforhold. Bemyndigede ministeren for offentlige arbejder til at erhverve det nødvendige areal til bl.a. at anlægge den nuværende hovedbanegård. Planen udarbejdet af generaldirektør Amt.
- Lov om statsbanernes takster. Loven fastlagde stort set samtlige takster hos statsbanerne; For 3. klasse blev grundtaksten pr. km fastsat til 2,5 øre. Dertil kom tillæg for iltog og eksprestog på mindst 30 øre på 3. klasse. Taksterne trådte i kraft den 1. april 1904.
- Lov om kørsel med Automobile. Første lov, der regulerede bilkørslen. Hensigten var at fastsætte ensartede regler over hele landet. Bestemmelser om forbud mod røg, damp og ilde lugt. Styre, bremse- og signalanpartar skal være 'let

behandlelige'. Ejeren havde registreringspligt af køretøjet hos politioverheden; krav om nummerplade; kørsel tilladt på landeveje (amtsveje), kørsel på biveje efter justitsministerens tilladelse; fra 15. maj til 16. juli var natkørsel tilladt; max. hastighed på landevej 4 mil (ca. 30 km). 18-årsregel for tilladelse til at føre automobil. Revisionsbestemmelse – nyt forslag skulle fremsættes inden udgangen af 1905.

# 1904

- Lov om Københavns personbanegård mm. Anlægslov for den nuværende hovedbanegård og anlæg af boulevardbanen herunder anlæg af en station på hjørnet af Frederiksborggade og Boulevarden (Nørreport station) og flere andre anlæg.

I alt kunne der til disse anlæg anvendes 18.965.000 kr.

- Lov om ændringer i snekastningsloven: Snekastningsbyrden fordeltes på faste ejendomme efter deres værdi eller efter folkehold. 6000 kr. skyldværdi sattes lig 1 mands folkehold.

# 1905

- Lov om ophævelse af 'Baakeafgiften'. Afgiften på 3 øre pr. ton var pålagt skibe, der passerede Limfjorden østfra. Afgiften var oprindeligt bestemt til vedligeholdelse af nogle sømærker ved indløbet til Limfjorden, der kaldtes Baaker. Afgiften indbragte 20.000 kr. om året og tilfaldt Aalborg Kommune. I loven bestemtes, at afgiften kunne opkræves til den 31. marts 1910, hvorefter Marineministeriet overtog vedligeholdelsesforpligtelsen. Ophævelsen

af afgiften skyldtes klager fra andre Limfjordsbyer.

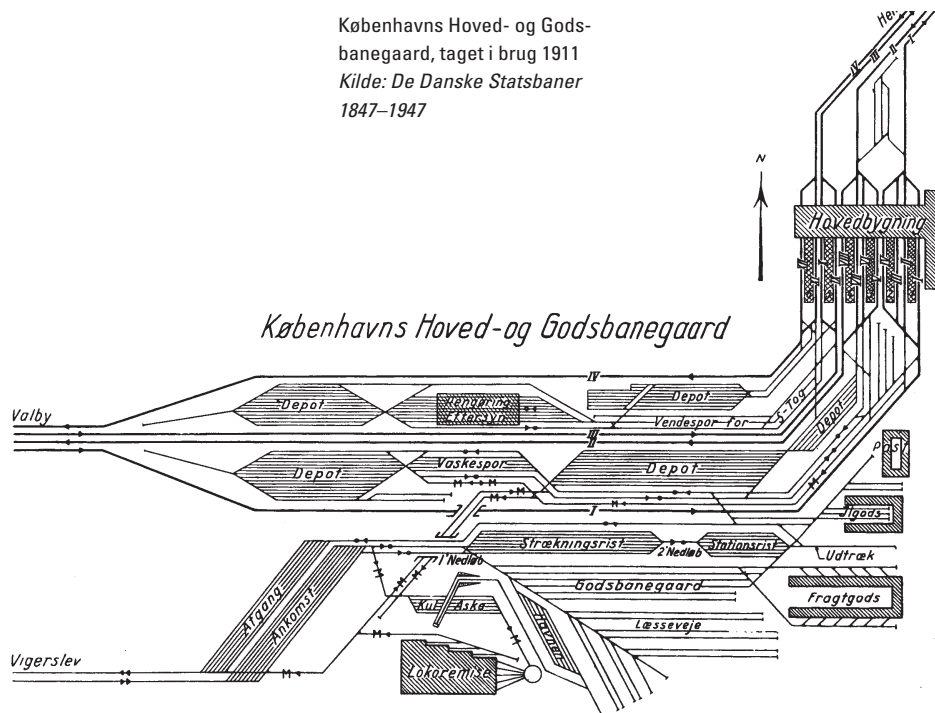
- Lov om meddelelse af eneretsbevilling til anlæg og drift af en jernbane på Amager. Bemyndigelse til regeringen til at meddele eneret til anlæg og drift indtil januar 1995. Intet statstilskud.

- Lønningslov for vandbygningsvæsnet. 117 personer beskæftiget ved væsnet med en samlet lønsum på 184.715 årligt. Vandbygningsdirektøren fik en løn på 6.000 kr. årligt stigende til 7.800.

# 1906

- Lov om midlertidig ordning af kommissariatene ved jernbanerne. Kommissariernes virksomhed bestod i: at føre tilsyn med anlæg af privatbaner; at lede alle besigtigelses- og ekspropriations-

Københavns Hoved- og Godsbanegaard, taget i brug 1911  
Kilde: De Danske Statsbaner 1847-1947





forretninger ved anlæg af såvel statsbaner som af privatbaner; at føre tilsyn med de i drift værende privatbaner. Før loven var antallet af kongelige kommissarier 6, heraf var 2 beskikkede til at udføre kommissariatsforretninger ved statsbanerne, medens tilsynet med de private jernbaner var fordelt mellem alle 6. Loven ændrede ikke på antallet, men bestemte at den kgl. Kommissarius ved de sjællandske og fynske statsbaner og den kgl. Kommissarius ved de jyske statsbaner i fremtiden skulle have et årligt honorar på hhv. 7.800 kr. og 6.000 kr. foruden dagpenge og befordringsgodtgørelse samt en ved de årlige finanslove fastsat kontorholdssum, og at de i fremtiden, dog senest den 1. april 1910, skulle overtage alle de øvrige nuværende kommissariater på øerne og i Jylland, efterhånden som de blev ledige. Tilsynet med de fremtidige privatbaner blev lagt ind under de to kommissarier. Honorarer tillagt de kongelige Kommissarier ved statsbanerne for at føre tilsyn med anlæg af privatbaner skulle fra den 1. april 1906 af bevillingshaverne indbetales i statskassen som bidrag til dækning af Kommissariernes lønninger.

- Lov om udfærdigelse af bestemmelser for losning og ekspedition mv. i Københavns Frihavn af korn og foderstoffer. Ministeren for offentlige Arbejder bemyndiges til at udfærdige bestemmelser for losning og ekspedition i Københavns Frihavn af korn og foderstoffer, der er indkommet sammenladede eller utilstrækkeligt adskilte i skib



til forskellige modtagere.

- Lov om kørsel med automobiler. Revisionen af 1903-loven medførte bl.a., at alle motorvogne og motorcykler skulle være forsynet med lygter, og at justitsministeren blev bemyndiget til at påbyde, at motorvogne skulle være forsynet med selvvirkende hastigheds-kontrolapparater – speedometre.

## 1907

- Lov om opførelse af tjenesteboliger for statsbanernes personale. En del af disse tjenesteboliger skulle opføres ved Holte, Charlottenlund og Kystbanens stationer, hvor priserne var for høje for statsbanernes personale.
- Lov om Esbjerg Havns

udvidelse: Bemyndigelse til MoA til at anvende indtil 400.000 kr. til anskaffelse af et sandpumpeskib til uddybning af barren ud for Grådyb og til bearbejdelse af de foreliggende planer og overslag til forbedring af såvel trafik- som fiskerihavnsforholdene ved Esbjerg. Regeringens forslag gik på at anvende 6 mio. kr. til udbygning af trafik- og fiskerihavnen, ud over at anskaffe en sandpumpe.

- Lov om tillæg til lov nr. 88 af 8. maj 1894 om private jernbaneanlæg. I 1894-loven var det bestemt, at reservefonden ikke måtte bringes ned på under 5 % af anlægskapitalen. Loven bemyndigede MoA til at tillade, at fondens midler kunne anvendes til fornyelser

Dobbeltbolig for Statsbanernes 13.–18. Lønningsklasse i Ordrup  
Foto: Jernbanemuseet

og udvidelser og til at bestemme over, hvilket tidsrum det forbrugte beløb skulle tilbagebetales af de senere års driftoverskud.

- Lov om trådløse telegrafer. Loven bestemte, at staten på dansk land- og søterritorium havde eneret til anlæg og drift af trådløse telegrafer.

# 1908

– Lov om anlæg af nye jernbaneanlæg mv. Ved loven blev ministeren bemyndiget til at udvide statsbanenettet til at udvide statsbanenettet med 381 km og bemyndiget til at meddele koncessioner til 1320 km privatbane, hvilket var mere end en fordobling af det eksisterende privatbanenet. Eneretsbevillingerne kunne have en varighed indtil 1. januar 2008. Statskassens bidrag til bygning af privatbanerne varierede fra dækning af anlægsomkostningerne inklusive ekspropriationsudgifter og driftsmateriel til dækning af en del af ekspropriationsudgifterne. Loven var et forsøg på en samlet langsigtet (politisk) planlægning af den trafikale infrastruktur. En del af statens finansiering skulle ifølge lovforslaget komme fra en værdistigningsskat, som skulle pålignes de ejendomme, hvis værdi steg med 10 % som følge af anlægget, dog med mindst 10.000 kr. Modellen var ikke ny. Den var på privat basis taget i anvendelse ved anlæg af Slangereupbanen. De indkomne skattebeløb skulle fordeles mellem staten og øvrige, der havde finansieret baneanlægget, i samme forhold som de havde bidraget til banens anlæg. Denne del af lovforslaget blev dog ikke gennemført før i 1910.

– Lov om Esbjerg Havns udvidelse. Ca. 3 mio. kr. afsat til udvidelse af Esbjerg trafik- og fiskerihavn på betingelse af, at Esbjerg selv stillede med 350.000 kr. Esbjerg Kommune fik tilladelse til at finansiere deres bidrag ved en skat på grundværdistigningen i Esbjerg. Loven fik aldrig

nogen praktisk virkning, idet Esbjerg ikke inden for tidsfristen på 3 måneder afgav erklæring om at ville bidrage til udgifterne.

– Lov om tillæg til loven af 29. marts 1904 om Københavns Personbanegård. Loven forhøjede bevilningen med små 2 mio. kr. – forhøjelse med ca. 11 %.

# 1909

– Lov om opførelse af en postbygning ved Kjøbenhavns Central-Personbanegård. Loven bemyndigede Indenrigsministeren til at anvende 2.283.677 kr. til opførelse af en postbygning ved den nye banegård i København.

– Lov om Kommissarier ved jernbanerne mm. Tilsynet med de i drift værende privatbaner blev overført til Ministeriet for offentlige Arbejder. De to kongelige kommissarier måtte ikke påtage sig andre honorarlønnede bestillinger under staten.

– Lov om oprettelse af et embede som kontorchef og et embede som fuldmægtig under Ministeriet for offentlige Arbejder. Oprettelse af et særligt kontor til behandling af jernbanesager, herunder tilsyn med driften af privatbanerne.

– Lov om Esbjerg Havns udvidelse. For statskassens regning fik ministeren for offentlige arbejder bemyndigelse til at lade foretage en udvidelse af Esbjerg trafik- og fiskerihavn i vestlig retning. Esbjerg kommune skulle også bidrage til byggeriet ved at indbetale  $\frac{1}{20}$  årligt i 20 på hinanden følgende finansår.

– Lov om undersøgelser i anledning af anlæg af en

Fortsat færgefart eller fast forbindelse? Økonomisk vurdering.		
Fortsat færgefart		Fast forbindelse
	Anlægsudgifter	9.580 mio kr
	Frigørelse af værdier (salg af færger mm.)	-1.500 mio kr
	Anlæg af 3. færgeleje og anskaffelse af en 4. færge	-1.060 mio kr
	Netto anlægsudgifter	7.020 mio kr
Årlig driftsudgift	360 mio kr	Årlig driftsudgift 75 mio kr
		Sparede driftsudgifter til forrentning af anlægsudgiften 285 mio kr

fast jernbaneforbindelse mellem Masnedø og Falster. 100.000 kr. afsat til nærmere undersøgelser vedrørende tilvejebringelse af en fast forbindelse mellem Masnedø og Falster (Storstrømmen). Baggrunden for forslaget var en betydelig stigning i trafikken over forbindelsen. I 1898/99 var der tale om 145.200 rejsende og 76.099 tons gods. I 1907/08 var tallene steget til 258.000 rejsende og 194.446 tons gods. På Gedser-Warlemünde ruten var der mellem 1904/05 (det første år med dampfærgeforbindelse) og 1907/08 konstateret en stigning fra 72.600 personer til 117.600 og for godset en stigning fra 88.067 tons til 126.940 tons. Lovforslaget gik ud på at afsætte et beløb til anlæg af en fast forbindelse. Lovforslaget byggede på det simple regnestykke vist herover. De 285.000 kr. mente man var tilstrækkeligt til at forrente og afdrage nettoanlægsudgiften på 7.020.000 kr. Det svarer til en kalkulationsrente på ca. 1,25 % p.a. over en 30-årig periode.

– Lov om tillæg til lov af 29. marts 1904 om Københavns Personbanegård mm. Forhøjelse af bevillingen med 589.000 kr. – forhøjelse med ca. 3 %

# 1910

– Lov om jernbaneskyld. Af den værdistigning, som jernbaneanlæggene vedtaget i 1908-loven tilfører ejendomme, skulle der foruden den almindelige vedvarende ejendomsskyld svares en særlig tidsbegrænset afgift – jernbaneskyld. Der skulle svares en jernbaneskyld af værdistigningen på 1,25 % årligt i 50 år. Privatbaneanlæg, der opførtes uden statstilskud, kunne også få del i jernbaneskylden, hvis bevillingsansøgeren fremsatte begæring herom til ministeren for offentlige arbejder, inden bevillingen blev meddelt.

– Lov om kørsel med motorvogne og motorcykler: Indførte bl.a. en årlig afgift på motorvogne. Afgiftsskalaen så ud som vist i diagrammet. Afgiften tilfaldt staten. Halvdelen af afgiftsprovenuet skulle dog fordeles til landets amter og kommuner.

– Lov om anlæg af en jernbanebro mellem Masnedø og Falster. Fremsat på baggrund

Provenu af jernbaneskyld	
1912-1913	14.963,00 kr
1913-1914	13.963,00 kr
1914-1915	16.198,00 kr
1915-1916	20.907,00 kr
1916-1917	31.723,00 kr

af undersøgelsesarbejdet og ud fra ønsket om at bevare forbindelsen som hovedrute i den internationale trafik til Norden. I 1909 var åbnet en dampfærgeforbindelse mellem Sassnitz og Trelleborg. Lovforslaget blev ikke vedtaget.

## 1911

– Lov om ændringer i statsbanernes takster. Der blev vedtaget en takstforhøjelse med et samlet skønnet provenu på 3.850.000 kr. Loven gav anledning til debat, om man fremfor at forhøje taksterne snarere skulle tilskynde til en mere forretningsmæssig drift, så man ad den vej kunne opnå et udbytte, der ville give en mere rimelig forrentning af banerne. Debatten gav anledning til nedsættelse af Statsbaneudvalget af 1911.

– Lov om tillæg til loven af 29. marts 1904 om Københavns Personbanegård mm. Forhøjelse af bevillingen med 105.000 kr. Baggrunden for forhøjelsen var, at ingeniører og arkitekter havde "glemt" den nuværende perrontunnel mellem Hovedbanegårdens enkelte perroner.

## 1913

– Lov om bestyrelsen af Københavns Havnevæsen. Københavns Havn blev en selvejende institution, der ledtes af en havnebestyrelse på 16 medlemmer med overpræsidenten i København som formand. Ministeren for offentlige arbejder skulle udpege ét medlem. Ministeren for offentlige arbejder skulle endvidere godkende bl.a. optagelse af lån, ændringer i afgifts-

bestemmelser, afhændelse af vandarealer, grundarealer og anden fast ejendom, som tilhørte havnen mm. Endelig skulle havnedirektøren udnævnes og afskediges af ministeren for offentlige arbejder efter indstilling fra havnebestyrelsen.

– Lov om motorkøretøjer. Med bl.a. indførelse af afgift på 10 kr. pr. år for motorcykler, fordobling af afgifterne for motorkøretøjer til privat anvendelse og afgiften for køretøjer til erhvervmæssig anvendelse efter samme skala som køretøjer til privat anvendelse. Staten skulle nu kun beholde 15 % af afgiftsprovenuet.

## 1914

– Lov om ophævelse af bompengesafgift. Loven gik ud på, at opkrævning af bompeng på landevejene i Københavns amt og ved Amagerbommen skulle ophøre med udgangen af marts måned 1915.

Motorløb for bilister og motorcyklister, 'Danmarks Grand Prix'. Et 1000 km løb fra København til Skagen og retur. Her kører deltagerne fra borde i Nyborg i 1913.

*Polfoto*

Afgifter på motorvogne til privat og erhvervmæssig anvendelse 1910		
Motorvogne – privat anvendelse		Vogne der benyttes til last-, droske-, eller omnibuskørsel – erhvervmæssig anvendelse
Indtil 6 HK	5 kr. pr. HK om året	2 kr. pr. HK i årlig afgift
Indtil 12 HK	6 kr. pr. HK om året	
Over 12 HK	7 kr. pr. HK om året	



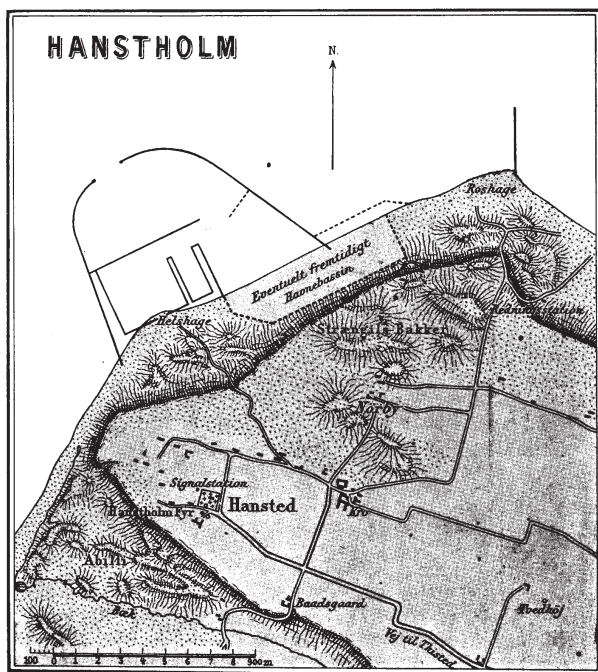


## 1915

– Lov om styrelsen af statsbanerne. Statsbanerne styres af én generaldirektør og ikke af en generaldirektion, som i 1903-loven. Statsbanerne deles i mindst 3 distrikter, som ledes af én under generaldirektøren ansat distriktschef. Der blev oprettet et jernbaneråd bestående af 17 medlemmer. Rådets opgave var at udtale sig om principielle spørgsmål vedrørende statsbanerne efter begæring af ministeren for offentlige arbejder. Loven fulgte langhen ad vejen anbefalingerne fra statsbaneudvalget af 1911.

Hanstholm Havn

Kilde: *Betænkning vedrørende Anlæg af fiskerihavne paa Jyllands Vestkyst, 1916*



## 1916

– Lov om tillæg til loven af 29. marts 1904 om Københavns Personbanegård. Forhøjelse af bevilningen med 2.317.000 kr. Halvdelen skyldtes prisstigninger og halvdelen nye anlæg. Pengene var forbrugt, før der blev søgt bevilling, hvilket gav anledning til kritik fra Folketingets og Landstingets udvalg, der var nedsat til at behandle sagen.

– Lov om grundafståelser ved udvidelser af havneanlæg. Loven gav de havne, som var under statsligt tilsyn, adgang til at foretage ekspropriationer til udvidelser af betydning for havnenes drift.

– Lov om anlæg af en godsbanegård i Århus mv. Bemyndigelse til ministeren for offentlige arbejder til at anlægge en godsbanegård i Møllengen, inden for et beløb på 3,6 mio. kr.

## 1917

– Lov om anlæg af fiskerihavne på Jyllands Vestkyst. Loven bemyndigede ministeren til for statskassens regning at anlægge en større fiskerihavn ved Hanstholm, en mindre fiskerihavn ved Hirtshals og en læmole ved Løkken.

## 1918

– Lov om forskellige statsbaneanlæg. Den 3. og sidste jernbanelov som indeholdt bemyndigelse til regeringen om at kunne meddele eneretsbevilling til anlæg og drift af 42 nye privatbaner. Staten gav afhængig af anlægget tilskud spændende fra halvdelen af ekspropriationsudgifterne til  $\frac{1}{4}$  af hele den anvendte anlægskapital. De samlede statslige tilskud blev anslået til omkring 50 mio. kr. Der kunne højst anlægges 4 baner om året, hvoraf så vidt muligt 3 skulle bygges i Jylland og 1 på øerne. Eneret til drift og anlæg kunne ikke meddeles efter 1. april 1935. I Landstingets udvalg var der store betænkeligheder ved en så omfattende udbygning af privatbanenettet. Det afgørende argument var, at kommunerne var rede til at stille med deres del af finansieringen. Kun 9 af banerne blev nogensinde åbnet for drift.

– Lov om tillæg til postlov. Forhøjelse af taksterne. Bl.a. blev portoen på 5-øres brevkort forhøjet til 7 øre.

– Lov om motorkøretøjer. I den løbende modernisering af motorlovgivningen ophævedes ved denne revision de indskrænkninger med hensyn til den tid i døgnnet, hvor der måtte køres. Der

blev dog åbnet mulighed for, at man i de lokale politivedtægter kunne foretage en indskrænkning.

– Midlertidig lov om særavgift til staten af motor-køretøjer. Hvor afgifterne i motorlovene i princippet sigtede mod at skaffe indtægter, der svarede til slidet på veje og gader, var denne midlertidige afgift fiskalt begrundet. Afgiften var 200 kr. årligt for motorvogne med højst 8 HK stigende til 1200 kr. for motorvogne med over 28 HK.

## 1919

– Lov angående tilsynet med privatbaner. Ansættelse af direktør og kontorchef og andet personale ved Tilsynet med Privatbanerne. Tilsynet skulle yde ministeriet den fornødne bistand ved det tekniske tilsyn såvel med anlægget som med driften af de private baner. Endvidere skulle der bistås i ministeriets almindelige tilsyn med privatbanerne.

– Lov om ændring i lov om jernbaneskyld. Ophævelse af bestemmelsen i 1910-loven om at jernbaneskyld kun skulle svares, for så vidt værdistigningen overstiger 10 % af ejendommens værdi (jf. tabel side 14).

– Lov om ombygning og udvidelse af Århus H Personbanegård mm.

Bemyndigelse til ministeren for offentlige arbejder til for statens regning at opføre Århus H som rembrousementstation inden for en ramme på 5,3 mio. kr.

– Postlov. Loven trådte i stedet for postloven af 1888. Loven præciserer bl.a. postvæsnets befordringspligt og eneret. Eneretten omfattede befordringen i Danmark

samt til og fra udlandet af lukkede breve, andre lukkede forsendelser og brevkort samt retten til at indsamle og omdele sådanne forsendelser.

- Lov om statens overtagelse af Esbjerg-Nordby færgeri. Ministeren bemyndigedes til at overtage færgeriet samt til at lade driften af færgeriet overgå til Postvæsnet.
- Lov om ændringer i statsbanernes takster. Forhøjelse af taksterne som følge af dyrtiden i krigens kølvand.

## 1920

- Midlertidig lov om rentefri lån til vanskeligt stillede privatbaner. 400.000 kr. til rådighed for ministeren med henblik på at yde tilskud til særligt trængende privatbaner som følge af dyrtidsbestemte lønforhøjelser.
- Lov om tillæg til postlov. Portoforhøjelse.
- Lov om ændringer i statsbanernes takster. Takststigninger:  $\frac{1}{2}$  for personer og 50 % for gods.

## 1921

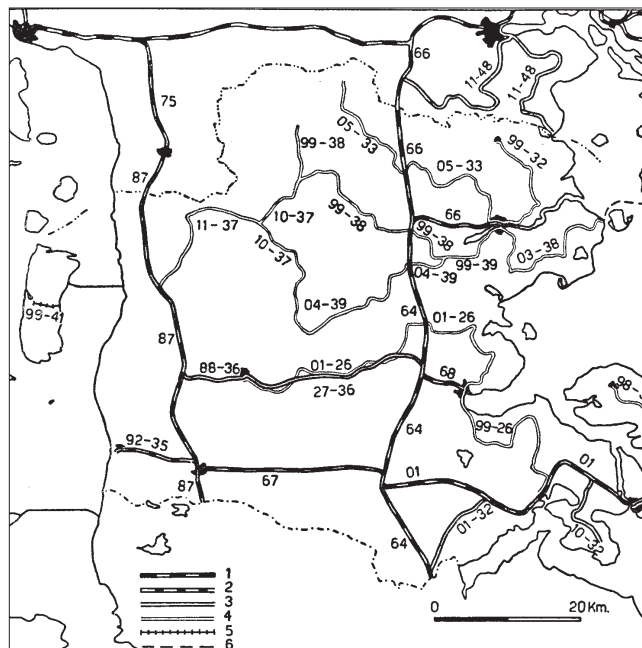
- Lov om foranstaltninger mod brandfare ved jernbanedrift. Regler for benyttelse og bebyggelse af arealer, der grænser op til jernbaneanlæg, hvor der anvendes damplokomotiver. Bl.a. forbud mod inden for 25 m fra banen at anvende strå, tagrør og lyng eller lignende som tagdækningsmateriale.
- Lov om erstatningsansvar for skade ved jernbanedrift. Skade, opstået ved kørsel på en jernbane eller ved øvrig berettiget benyttelse af jernbanen, er jernbanen pligtig til at erstatte, medmindre den skadelidte selv forsæt-

ligt eller ved uagtsomhed har skyld eller medskyld i skaden.

- Lov om tillæg til postlov nr. 288 af 9. maj 1919. Portoforhøjelser for at dække underskud på 7 mio. kr. eller knap 10 % af udgifterne.
- Lov om forlængelse af anlægsfristen for visse private jernbaner. I 1908- og 1911-loven var det bestemt, at en privatbane skal være åbnet for drift i hele dens udstrækning senest 4 år efter meddelelse af eneretten. Verdenskrigen havde betydet, at fristen i flere tilfælde ikke kunne overholdes. Ministeren fik gennem loven bemyndigelse til ud fra en vurdering af de konkrete omstændigheder at forlænge 4 års fristen.
- Lov om ændringer i lov om motorkøretøjer af 20. marts 1918. Indførelse af krav om at motorkøretøjer skal være forsynede med luftgummiringe eller massive gummiringe. Maksimal egenvægt 4 ton og maksimal totalvægt 8 ton samt største bredde 230 cm. Den maksimale hastighed for personbiler uden for bymæssig bebyggelse 45 km/t og i byerne 30 km/t.

## 1922

- Lov om ændringer i statsbanernes takster. Takstnedsættelser plus at de fastsatte takster er maksimaltakster. Det vil sige, at ministeren kunne indføre lavere takster efter at have indhentet Jernbanerådets erklæring og derefter samtykke hos Tingenes finansudvalg. Km-grundtaksten for 3. klasse blev på maksimalt 5 øre/km, hvilket var en nedsættelse på godt 10 %.



Jernbanerne i Nordslesvig. Tallene angiver anlæggelses- og evt. nedlæggelsesår.

1. Normalsporet bane.
2. Normalsporet bane kun for godstrafik.
3. Normalsporet bane, nedlagt.
4. Smal sporet bane, nedlagt.
5. Hestebane, nedlagt.
6. Jernbanefærgerute.

Kilde: Aage Aagesen: *Geografiske Studier over Jernbanerne i Danmark, 1949*

- Lov om tillæg til postlov nr. 288 af 9. maj 1919. Nedsættelse af taksterne.
- Lov angående nedlægning af Lyngby-Vedbæk jernbane på strækningen fra Nærum til Vedbæk.
- Lov om kystsikringsanlæg. Hvis nogen anlægger værker til beskyttelse af sin ejendom mod angreb fra havet eller fjordene, som også vil komme andre til gode, og der ikke kan træffes overenskomst om fordeling af udgifterne, kan spørgsmålet indbringes for en landvæsenskommission, som efter at have undersøgt sagen kan bestemme udgiftsfordelingen.

# 1923

– Lov om luftfart. Harmonisering af den svenske, danske og norske luftfartslovgivning, på baggrund af bilaterale luftfartskonventioner mellem de tre lande. Loven fastsatte regler for, hvad der skulle forstås ved luftfartøjer, og hvilke luftfartøjer, der kunne benyttes inden for dansk område - luftfartøjer med dansk nationalitet eller udenlandsk luftfartøj, der har nationalitets- og registreringsbevis udstedt af offentlig myndighed i en fremmed stat, med hvem der er sluttet overenskomst om, at fartøjer hjemmehørende i denne stat skal have en sådan ret. Endvidere blev der fastsat regler om luftdygtighed med tilhørende regler for tilsyn og kontrol, regler for bemanningen mm. Endelig fastholdes det, at erhvervs-mæssig luftfartsvirksomhed, herunder drift af landingspladser, der er åbne for alle, kræver koncession.

– Lov om færdsel. Loven opstiller færdselsregler for al trafik. De siden 1903 vedtagne love om motorkørsel opstillede landsdækkende færdselsregler alene for motorkøretøjer. Færdselsreglerne for den øvrige trafik var indtil da indeholdt i de stedlige politivedtægter. Bestræbelsen var "at gøre grundreglerne så enkle, at de let indgår i folks bevidsthed, og tillige så betryggende, at færdselsreglerne kan nå deres hensigt: at formindske færdselsulykkerne". Reglerne var i overvejende grad en kodificering af de regler, der allerede blev iagttaget som følge af skik og brug. Loven indeholdt i

§ 19 en bestemmelse om, at rutebilkørsel krævede en skriftlig tilladelse af amtsrådet. For tilladelsen skulle der betales en af justitsministeren fastsat årlig afgift til amtsrådet. Afgiften skulle udmåles efter antallet af pladser og rutelængden.

– Lov om tillæg til lov nr. 116 af 11. marts 1921 om foranstaltninger mod brandfare ved jernbanedrift. 1921-loven indeholder foranstaltninger (omtækning, brandbælter mv.) til beskyttelse mod brandfare ved jernbanedrift. Der var erfaringer for, at pålæg om at ændre forholdene ikke var blevet efterkommet. Derfor blev der søgt hjemmel til tvangsmæssig gennemførelse.

# 1924

– Lov om anlæg af en kombineret vej- og jernbanebro over Alssund og en havnebane i Sønderborg. Anlægslov for den første Alssundbro med tilhørende vejtilslutninger.

– Lov om jernbaneanlæg i de sønderjydske landsdele. Bemyndigelse til meddelelse af eneretsbevilling på 5 normalsporede privatbaner i Sønderjylland med statstilskud på mellem 60 og 75 % af anlægsudgifterne inkl. ekspropriationsudgifter og driftsmateriel. Derudover bemyndigelse til anlæg og drift af en statsbane mellem Rødekre og Løgumkloster.

– Lov om ændring i lov nr. 105 af 18. april 1910 om jernbaneskyld. Ændringen forårsaget af en ophævelse af lov om ejendomsskyld af 15. maj 1903 og ikrafttræden af lov af 7. august 1922 om beskatning til staten af faste ejendomme. I lov om jern-

baneskyld er det forudsat, at det er de samme organer som skal foretage vurdering til ejendomsskyld, der skal fastsætte vurderingsgrundlaget ifm. jernbaneskyld. Konsekvensændringer af lovændringerne på ejendomsskyldsområdet. Enstemmigt vedtaget i begge ting.

– Lov om tilvejebringelse af en dobbeltsporet jernbanebro over Lillebælt. Bemyndigelse til MoA til for statskassens regning at lade opføre en dobbeltsporet højbro over Lillebælt og oprettelse af gennemkørselsstation i Fredericia. Broens strømpiller skulle opføres således, at de senere uden større undervandsarbejder kunne udbygges til tillige at danne piller for en færdselsbro. Pengene skulle bevilges på de årlige finanslove. Aktualiseret gennemførelsen med Sønderjylland. Udskydelse af færdselsbro økonomisk begrundet.

– Lov om ændring i lov nr. 109 af 29. april om bestyrelsen af Københavns Havnevæsen. § 6 ændret til: "Ministereren for offentlige arbejder fastsætter takster for benyttelsen af Københavns havn efter derom at have indhentet betænkning fra Havnebestyrelsen". De hidtidige afgifter, bolværksafgift og vareafgift, blev ændret til besejlingsafgift plus en afgift udmålt efter værdi frem for efter rumfang. For vareafgifterne foreslås, at der bliver parallelitet med landets øvrige havne, hvor efter MoA fastsætter vareafgifterne efter indstilling fra havnebestyrelsen.

– Lov om omsætningsafgift af motorkøretøjer trådte i kraft 1. februar 1924.

Afgifterne skulle anvendes efter finansministerens nærmere bestemmelse til afdrag på statsgælden. Hensigten var begrænsning af luksusindførsel til skade for handelsbalancen. Ruteautomobiler var fritaget for afgiften. Lovens gyldighed udløb januar 1925.

# 1925

– Lov om styrelsen af statsbanerne. Afløste lov af 10. maj 1915. Udarbejdet af Administrationskommissionen af 30. juni 1923 (1. Betænkning af 5. september 1924). Mindre detaljerede bestemmelser i styrelsesloven. Større bevægelsesfrihed på takstområdet.

Igen forretningsmæssig ledelse af statsbanerne og større muligheder for forrentning af den i banerne indestående kapital. Højst 3 distrikter, der under sig forener de 3 tjenestegrene trafik, bane og maskintjeneste. Nedlægnings af generalsekretariat.

Indskrænkning af baneafdelingens arbejdsområde – mere ud til distrikterne. Enstemmigt vedtaget i begge ting.

– Lov om ændringer i den ved bekendtgørelse nr. 324 af 17. juni 1922 optrykte lov om statsbanernes takster mm. Konsekvens af ændring af styrelsesloven. Mulighed for fragtafaler med enkeltmand – rabat på op til 50 % for personer og 33 1/3 for gods og levende dyr. Undtagelsestarif – hvis banevejen er længere end landevejen. Men stadig snor i generaldirektøren – godkendelse af retningslinjer fra minister plus inddragelse af jernbanerådet og de to tings

finansudvalg. Enstemmig vedtagelse.

– Lov om tillæg til postlov nr. 288 af 9. maj 1919.

Udarbejdet af samme Administrationskommission.

Lavere takster uden tilslutning fra tingenes finansudvalg, når det gjaldt området uden for eneretsområdet. For eneretsområdet stadig tilslutning. Enstemmig vedtagelse.

– Lov om styrelsen af statens telegraf- og telefonvæsen. Hidtil ingen styrelseslov.

Administrationskommissionen udarbejdede en.

Generaldirektør plus 3 afdelingschefer. Enstemmigt vedtaget.

– Lov angående anlæg af et færgeleje ved Rudkøbing havn. Oprettelse af jernbanefærgeforbindelse mellem Rudkøbing og Svendborg.

– Lov om anlæg af en færgeforbindelse mellem Sundsøre og Hvalsund. Oprettelse af en jernbanefærgeforbindelse mellem Sundsøre og Hvalsund.

Dampfærge på vestsiden af Vilsund.

Foto: Lokalthistorisk Arkiv, Thisted





## 1926

– Lov om ændring i lov om motorkøretøjer med hensyn til forsøg med vejbaner og vejmaterialer mm. Af motor-skatten skulle der afsættes 100.000 kr. til ovennævnte formål. Første gang ved fordelingen af afgifterne for finansåret 1924/25.

## 1927

– Lov om afgift af benzin. Afgift på benzin på 7 øre pr. liter. Undtaget jernbane, fly samt statens køretøjer. Supplement til loven om afgift af motorkøretøjer.

– Lov om ændring i lov om omsætningsafgift af motorkøretøjer (finansministeren). Resultat af revisionsbestemmelse. Ændret anvendelse af provenuet. Frem for at nedbringe statsgælden skulle afgiftsprovenuet fordeles til sognekommuner (42,5 %), amtskommuner (43 %), købstæder (8 %), Kbh. (5 %), Frb. (1,5 %) og staten 1,5 % til dækning af administra-

tionsudgifter i forbindelse med loven.

– Lov om afgift af motorkøretøjer mv. Loven afløste afgiftsbestemmelserne i den eksisterende lov om motorkøretøjer. Afgiftsskalaen baseret på køretøjets vægt. Skala afhængig af person-, vare- og lastautomobiler, benzindrevne/ikke-benzindrevne og om der blev anvendt luftgummiringe eller massive eller halvmassive ringe. Dobbelt afgift for biler, der ikke brugte benzin som drivmiddel. Provenu-anvendelse: MoA: 100.000 kr. til forsøg med vejbaner, 500.000 kr. til dækning af bygning af færdselsbroen over Lillebælt. Derefter: vejfond (1 %) – MoA "tilskud til særlige vejarbejder, fortrinsvis sådanne, der er af betydning for vejnettet som helhed, men ikke i samme grad for den lokale trafik". Købstæder (5 %), sognekommuner (24,5 %), amter (60 %), Kbh. (5 %), Frb. (1 %). Inden for den klump, der blev afsat til hver af de kommunale enheder,

var der særlige fordelingsregler. Tilskuddet til amterne skulle fordeles efter de regnskabsmæssige gennemsnitsudgifter til veje i de seneste 6 år. For sognekommunerne var det de sidste 3. For købstæderne skulle den samlede sum fordeles med  $\frac{2}{3}$  efter den indbetalte motorafgift for motorkøretøjer registreret i kommunen,  $\frac{1}{3}$  efter længden af landevejs-gader. Regnskabet fra købstæder og amter skulle indsendes til MoA. Sognekommunerne skulle indsende regnskaber til amtet. Revisionsbestemmelse 1930. Lovens hovedspørgsmål var blevet behandlet i udvalg nedsat den 17. marts 1925 (samarbejde mellem baner og rutebiler; afgifterne og deres anvendelse). Udvalget havde taget stilling til tre hovedspørgsmål: 1) hvor meget skal afgiften indbringe 2) hvorledes skal provenuet fordeles 3) på hvilket grundlag skal afgiften beregnes.

– Lov om omnibuskørsel og fragtmandskørsel med

motorkøretøjer. Baggrund i 17. marts 1925-udvalget. 3 hovedspørgsmål var blevet behandlet: 1) om der til visse arter af motorkørsel kræves en særlig tilladelse, 2) hvem bør give en sådan tilladelse, 3) på hvilke vilkår bør den gives. Loven indebar, at der blev krævet tilladelse til at udføre rutekørsel med bus og til fragtmandskørsel med gods. Kommunale myndigheder var tilladelsesudstedende myndighed i forening med MoA.

– Lov om udvidelse af den i lov nr. 75 af 29 marts 1924 omhandlede dobbeltsporede jernbanebro over Lillebælt med en færdselsbro. Lillebæltbroen skulle bygges med færdselsbro. 500.000 kr., der kom fra motorafgifterne, skulle bruges til dette formål. Ekstraudgifter 6,5 mio. kr. Året forud for åbningen "bliver det besluttet at forelægge Rigsdagen forslag til lov om en broafgift for benyttelse af færdselsbroen". Motivet for vedtagelsen var, at det var billigere med en samtidig bygning.

– Lov om styrelsen af post- og telegrafvæsnet. De to væsner forenes under en generaldirektør med departementschefstatus.

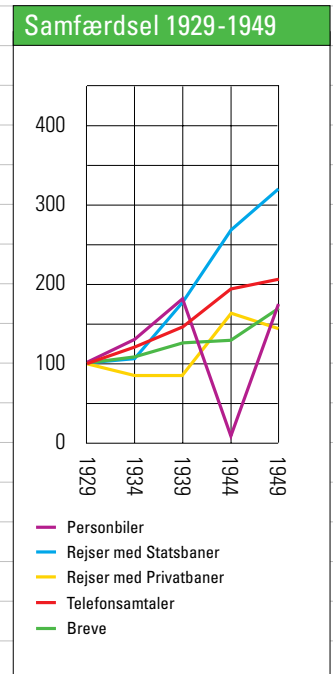
– Lov om motorkøretøjer. Udarbejdet på grundlag af en betænkning fra et af justitsministeriet nedsat udvalg. Afløste lov af 20. marts 1918 med ændringer af 6. maj 1921.



Cyklister på Strandvejen i Århus.  
Foto: Lokalthistorisk Samling,  
Århus

# Trafikken i tal 1929-1949

Samfærdsel 1929-1949					
Automobiler	1929	1934	1939	1944*	1949
Personbiler	61.078	79.921	108.756	4.196	104.863
Vare- og lastbiler	27.958	35.726	43.192	20.257	54.309
Vejvæsen	1929	1934	1939	1945	1949
Længde af landeveje (1), km	7.582	7.679	7.858	8.117	8.162
Øerne, km	3.029	3.069	3.171	3.200	3.241
Jylland, km	4.553	4.609	4.687	4.916	4.920
Længde af biveje, km	43.364	43.940	43.680	44.707	44.854
Øerne, km	13.955	14.191	14.098	14.398	14.482
Jylland, km	29.409	29.749	29.582	30.308	30.372
Statsbaner	1929	1934	1939	1944	1949
Jernbanenet, km	2.509	2.502	2.391	2.392	2.442
Rejser	29.660.000	31.010.000	52.014.000	79.214.000	94.567.000
Privatbaner	1929	1934	1939	1944	1949
Jernbanenet, km	2.733	2.673	2.523	2.469	2.379
Rejser	12.399.000	10.251.000	10.233.000	19.764.000	18.155.000
Telefonvæsen	1928	1934	1940	1944	1949
Telefonabonnenter	277.135	314.602	377.373	449.177	542.001
Telefonsamtaler	503.100.592	610.193.105	732.123.000	968.494.000	1.023.031.000
Postvæsen	1929	1935	1940	1945	1949
Breve	272.560.000	288.718.000	352.039.000	353.611.000	450.746.000
Ansatte	12.043	12.602	13.562	14.251	16.565
(1) uden København, *) køretøjer i drift					





Kompagnistræde, København, i 30'erne.

Foto: Det Kongelige Bibliotek

## 1928

– Lov om bygning af bro over Limfjorden imellem Aalborg og Nørresundby. MoA blev bemyndiget til at give koncession til Aalborg Byråd til opførelse af en vejbro. Broen skulle bygges i en sådan højde, at jernbanespor kunne føres under på kajerne.

## 1930

– Lov om sikring af færdslen ved vejkrydsninger samt krydsninger mellem veje og jernbaner mv. MoA bemyndiget til af motorafgifterne at anvende 2 mio. til sikring af færdslen ved farlige kryds, vejsving, ubevogtede krydsninger mellem jernbaner og veje. Motorafgiftsloven ændret samme år for at muliggøre dette. For hvert amt og for Kbh. blev der nedsat et udvalg på fem medlemmer, der skulle vurdere behovet. Ansøgninger skulle

indsendes til MoA, som i sin vurdering blev bistået af et udvalg på 3 medlemmer.

– Lov om elektrificering af Københavns Nærtrafik. MoA blev bemyndiget til at elektrificere Københavns nærtrafik. Finansiering af anlæg plus arealerhvervelser skulle ske ved, at finansministeren udstedte statsobligationer. Resultat af et 21. april nedsat udvalg, der den 1. oktober 1929 afgav betænkning.

– Lov om tilvejebringelse af midler til gennemførelse af særlige vejarbejder. MoA blev bemyndiget til at bruge provenuet ud over 3 mio. kr., der kommer ind ved benzinafgift, omsætningsafgift plus afgift af motor-køretøjer til gennemførelse af særlige vejarbejder.  $\frac{1}{3}$  stilles til rådighed for vejfonden.

$\frac{2}{3}$  skulle fordeles efter fordelingsnøglen i lov af 1. juli 1927 om afgift af motor-køretøjer.

## 1931

– Lov om statshjælp til privatbanerne. Grundlaget for loven var en betænkning af 21. november fra det af MoA nedsatte udvalg angående en modernisering af privatbanerne. Udvalget blev nedsat i forbindelse med debatten om elektrificering af Københavns nærtrafik. Tilskud kunne ydes til foranstaltninger ved sporet og det rullende materiel mv., som måtte anses for nødvendige for de pågældende baners fortsatte eksistens, eller som ville kunne sikre banerne en mere økonomisk drift. 11,5 mio. kr. kunne anvendes til formålet. Beløbet blev stillet til rådighed dels som lån, dels som tilskud. Der blev nedsat et udvalg, der skulle bistå MoA i administrationen.

– Lov om afgift af motor-køretøjer. Resultat af revisionsbestemmelser

i loven af 1927. Revision af satser og beløb plus fordelingsnøgle. Samarbejde af bestemmelser om tilvejebringelse af midler til gennemførelse af særlige vejarbejder.

## 1932

– Lov om tilvejebringelse af en fælles vej- og jernbanebro dels over Storstrømmen mv., dels over Odde-sund.

Bemyndigelseslov til ministeren. Storstrømmen: Omkostninger på 15,7 mio. kr. bevilget af statskassen. Til finansiering heraf "skal der i det fornødne antal år svares en afgift til statskassen af 1 øre pr. liter benzin". Årligt provenu 3 mio. kr. Odde-sund:  $\frac{1}{3}$  skulle bæres af Thisted og Ringkøbing amtskommuner.  $\frac{2}{3}$  af statsbanerne. Samtidig blev lov om anlæg af en jernbane fra Thisted over Vildsund og Tøving til Nykøbing Mors med fast bro over Vildsund fra 1918 ophævet. Anlæggene vil ikke have mulighed for at forrente sig. Udgifter: 5,7 mio. kr. Broerne skulle vedligeholdes af statsbanerne. Ingen afgifter for passage af broerne. Finansministeren blev bemyndiget til at udstede statsobligationer.

– Færdselslov. Fremstattes samtidig med lov om tillæg og ændringer i lov nr. 144 af 1. juli 1927 om motor-køretøjer. Loven stadfæstet 14. april 1932. Færdselsloven får gyldighed for al 'kørsel'.

## 1933

– Lov om nedlæggelse af banerne Frederikssund–Hvalsø–Ringsted, Skjern–Videbæk m.fl. Banestrækningerne havde et samlet underskud på 800.000 kr. om året.

## 1934

– Lov om nedlæggelse af jernbanen Middelfart–Strib for persontrafik og afhændelse af færgelejerne i Strib og Fredericia mv. Bemyndigelseslov til MoA som konsekvens af Lillebæltsbroen.

## 1935

– Lov om tillæg til lov nr. 203 af 16. juli 1927 vedrørende færdselsbroen over Lillebælt samt om afløsning af brogiften for benyttelse af Limfjordsbroen. Om Lillebæltsbroen blev det bestemt, at der ikke skulle erlægges broafgift for benyttelse af færdselsbroen. "Tanken ville føles som en forældet byrde på trafikken". Med hensyn til Limfjordsbroen afløstes brogiften af betaling via benzin-énøren.

– Lov om ændring af motorafgiftsloven. Af afgiftsbeløbet kunne der forlods udredes et beløb på indtil 50.000 kr. årligt til fremme af dansk turistpropaganda. Efter indstilling fra 31. maj udvalget 1934 til overvejelse af mulighederne for en rationel organisation af Danmarks udenlandske turistpropaganda.

## 1936

– Lov om ændring i Færdselslov nr. 129 af 14. april 1932. Indstilling fra det af justitsministeren nedsatte

færdselsudvalg af 12. september 1935. Bemyndigelse til justitsministeren til i forbindelse med MoA at gennemføre hovedfærdselsårens forførselsret. Ubetinget vigepligt med henblik på nedsættelse af antallet af ulykker især i kryds.

## 1937

– Lov om ændring af luftfartsloven. Den gældende lov om luftfart fra 1923 var resultatet af et fællesnordisk samarbejde. Siden havde de nordiske lande tiltrådt den internationale luftfartskonvention af 13. oktober 1919 (Pariskonventionen). Konsekvensændringer heraf plus udvidelse af definition af luftfartøjer. "Drift af landingspladser, der er til almindelig benyttelse, og af forsøgs- og øvelsespladser, oprettelse af internationale luftfartsveje, oprettelse og drift af regelmæssige internationale luftfartsruter hen over dansk territorium med eller uden mellemlanding samt befordring ad luftvejen imod betaling af personer eller gods imellem to steder inden for dansk territorium kan kun finde sted for statens regning eller i henhold til særlig koncession" (§ 33 stk. 1). Hjemmel til udfærdigelse af forskrifter vedr. mærkning, belysning, indretning af sikkerhedshensyn. Hjemmel til at udstede forbud mod sejlads, hvor der landes på vand.

– Lov om befordring med luftfartøjer. Konsekvens af nordisk tilslutning til Warszawa konventionen af 1929 angående international luftbefordring. Vedrørte særligt befordrings-



dokumenter og befordringsansvar.

## 1938

– Lov om snekastning. Efter lov nr. 96 af 22. april 1904 påhvilede snekastning uden for købstæderne sognekommunerne og udførtes som hovedregel ved naturalarbejde. Dette var ikke længere tilstrækkeligt i betragtning af vejtrafikkens større rolle. Der var ikke så megen medhjælp i landbruget længere. Indstilling fra automobil- og vejudvalget gav grundlag for loven. Amterne var ansvarlige for snerydning på landeveje enten med maskiner eller efter afholdt licitation. Sogne på biveje og offentlige stier.

## 1939

– Lov om inddæmning i Kalvebodstrand mv. og om anlæg af en dæmning til Rømhø. Formål: at modvirke arbejdsløsheden. Ang. inddæmning: betænkning af 3. maj af sagkyndigt udvalg, projekt 1 (vestsiden af Amager). Rømhø projektet – Betænkning af 26. marts 1938.

Den færdigudbyggede københavnske bybane, 1934  
*Kilde: Det Kongelige Bibliotek*

– Lov om ændringer i statsbanernes takster mm. Udvalg, der skulle se på samarbejde mellem DSB, Københavns sporveje og rutebilerne. Mulighed for at lave takstfælleskab (fællesbillet). Krævede ændring i den gældende takstlov.

– Lov om anlæg af cykelstier og gangstier. Justitsministeren kunne efter forhandling med socialministeren og MoA "pålægge de kommunale myndigheder at anlægge cykelstier og gangstier, hvor det af færdselsmæssige grunde må anses for tiltrængt". Forudsætning var, at der kunne opnås tilskud efter lov nr. 169 af 13. april 1938 om beskæftigelse af arbejdsløse. Loven udløb 1941.



## 1940

– Lov om midlertidig forhøjelse af benzinafgiften. Som følge af krisen og krigen var der sket et fald i de samlede indbetalte motorafgifter. Benzin-afgiften blev forhøjet for at modvirke faldet i tilskuddet til kommuner og amter til vejformål. 17 øre i alt. 10 øre til vejformål. 7 øre til Stor-

Spaden knækkede for trafikminister Gunnar Larsen, da han skulle tage det første spadestik til fugleflugtslinien.  
*Foto: Vejdirektoratet*



strømsbroen og andre formål.

– Lov om midlertidig tillæg til lov om motorkøretøjer. Ikke-benzindrevne skulle iflg. gældende lov betale dobbelt afgift. Efter forslaget samme afgift. Benzinmangel havde ført til brug af generator-drevne biler.

## 1941

– Lov om tilvejebringelse af en jernbane- og automobilfærgefart over Femer Bælt, udgående fra Rødby Havn, med tilhørende jern-

baneforbindelse. Fremsat bl.a. fordi tyskerne havde planlægningen færdig på deres side. Banen en enkeltsporet bane Nykøbing F. – Rødby havn. Formål: en fremskyndelse og billiggørelse af trafikken mellem Danmark og de øvrige skandinaviske lande og Tyskland/Vesteuropa. Halvering af rejsetiden med tog København–Hamburg. En nedsættelse af sejltiden over Østersøen fra 2 timer til 50 minutter. Bemyndigelseslov til ministeren til at afholde udgifterne af statskassen til Rødby Havn, færge plus baneanlæg inkl. Guldborgsundbroen.

– Lov om anlæg af en motorvej fra Rødby havn til Storstrømsbroen, herunder bygning af en bro over Guldborgsund. Bemyndigelseslov til anlæg af motorvej udelukkende for motorkøretøjer plus bro over Guldborgsund. Til dækning af statens samlede udgifter ved anlæggets gennemførelse skulle der ifølge loven i det fornødne antal år opkræves 1 øre pr. liter benzin til statskassen og til oprettelse af en fond, hvis renter kunne svare vedligeholdelsen. Beskæftigelsesfremmende virkning.

– Lov om midlertidig ændring i lov nr. 111 af 13. maj 1911 om statsbanernes takster mm. Hensigt: at søge banernes ydeevne forøget til fremme af de meget store transporter af brændsel, særlig tørv og brunkul plus bygningsmaterialer. Dispensation fra forbuddet mod transport på helligdage af de nævnte materialer. Forhøjelse af vognleje, hvis man læssede og aflæssede inden for en given tidsfrist. Rabat for vogne med

brændsel der blev pålæsset og aflæsset om søndagen.

## 1942

– Lov om en midlertidig ordning med hensyn til dækning af vanskeligt stillede privatbaners underskud. Baggrund: enkelte kommuner ville ikke betale. De spekulerede i, at de øvrige kommuner hellere ville overtage deres andel af underskuddet end nedlægge banen. Staten havde løbende afsat penge til underskuds-dækning via finanslovene. Efter loven kunne tilskuddet ydes i perioden 1942–43 til 1946–47. Statstilskuddet betinget af bidrag fra de interesserede kommuner plus at eventuelle krav til drift- eller økonomiske ændringer blev imødekommet. Ministeriet kunne efter ansøgning fra privatbanen pålægge kommunerne at betale til underskuddet. Udvalg nedsat til at hjælpe MoA i administrationen af loven. 10 medlemmer – amter, kommuner, ministerier og privatbanernes fællesrepræsentation.

– Lov om anlæg af en motorvej vest om København samt udbygning af Hørsholmvejen som motorvej udelukkende for motorkøretøjer. Aflastning af vejnet plus hurtig forbindelse mellem Nord-sjælland og Syd- og Vest-sjælland. Finansieringsbidrag fra Kbh. og Frederiksborg amt. Resten skulle betales af de to benzin-énører.

## 1943

– Lov om omsætningsafgift af motorkøretøjer. Omsætningsafgift hidtil kun



af nye køretøjer. Udvidelse af afgiftspligten til også at gælde brugte vogne. For brugte vogne 15 % af den afgiftspligtige værdi.

## 1946

- Statsbanelov. Afløste bl.a. den hidtidige takstlov fra 1911, politilov af 11. maj 1897 plus andre love. Derudover takstforhøjelser.
- Lov om midlertidig ordning med hensyn til dækning af vanskeligt stillede privatbaners underskud. Forlængelse af 1942-loven med tre år. "Ordning hvorefter staten af de midler, der stilles til rådighed på de årlige bevillingslove, kan yde bidrag til dækning af en privatbanes underskud, ligesom det under nærmere givne forudsætninger kan pålægge samtlige interesserede kommuner at deltage i underskudsdekningen".
- Lov om statens overtagelse og drift af færgeruten Fåborg-Mommark. Statsbanerne overtog den private færgerute Fåborg-Mommark. Færge, havne plus stations- og sporanlæg. Med de lavere statsbanetakster forudsås det, at

ruten ville give underskud. Forbindelsen startet efter genforeningen.

- Lov om civile offentlige lufthavne. Loven indeholdt bemyndigelse til anlæg af Århus samt overtagelse af Ålborg, Esbjerg og Rønne lufthavne.
- Lov om sikring af indflyvning til offentlige lufthavne og landingspladser. Allerede i 1921, da arealerne til KLH eksproprieredes, var man opmærksom på nødvendigheden af at sikre sig imod, at der på arealer, som grænser op til lufthavnen, opførtes bygninger o.l. som kunne betyde en fare for lufttrafikken.

## 1947

- Lov om ændring i lov nr. 144 af 1. juli 1927, jfr. lov nr. 130 af 14. april 1932. Krav om, at der skulle aflægges prøve for at kunne fungere som kørelærer – hidtil havde alle, der var fyldt 25 år, var i besiddelse af førerbevis og havde praktisk øvelse, kunnet fungere som lærer. Politiet fik bemyndigelse til at fastsætte antallet af motordrosker (hyrevogne). Kommunalbestyrelsen fast-

I 1944 var taxierne afløst af hestetrukne droskevogne.

*Polfoto*

satte takster. Krav om synligt kort om at køretøjet er godkendt til erhvervs-mæssig personbefordring.

## 1948

- Lov om statsstøtte til modernisering af privatbanerne. Modernisering af spor plus rullende materiel. For at sikre banernes eksistens kunne staten anvende et fast beløb på 28 mio. kr. Statsstøtten til de i betragtning kommende foranstaltninger blev ydet med et beløb på 70 % af den del af udgifterne, som ikke skønnedes at burde afholdes af banernes egne midler. 30 % stilledes til rådighed af de interesserede kommuner på tilsvarende vilkår som statsbidraget. Betinget mulighed for anvendelse af tvang.

- Lov om international omnibuskørsel. Tilladelseskrav. Betingelser skulle fastsættes af MoA eventuelt efter overenskomst med fremmede stater.

## 1949

- Lov om dækning af vanskeligt stillede privatbaners underskud. Ved loven blev muligheden for at yde tilskud fastholdt uden tidsbegrænsning. Beløbet skulle bevilges på de årlige finanslove.

## 1950

- Lov om ændring af lov nr. 25 af 31. januar 1946 om omsætningsafgift af motor-køretøjer. Fritagelse for at svare omsætningsafgift af motorcykler (1946 for lastbiler udelukkende indrettet til befordring af gods og ikke benyttet til transport). Fast rute i persontrafikken også fritaget.



Ved Havnen. Bo Bojesen, 1947

# 1951

- Lov om ændringer i statsbaneloven: Takstforhøjelser med en skønnet merindtægt på 30 mio. kr.
- Lov om ændringer i postlov: Takstforhøjelser med en skønnet merindtægt på 6,4 mio. kr.
- Lov om international godskørsel med motor-køretøjer: Krav om tilladelse til godskørsel i udlandet for danske vognmænd og mulighed for at stille krav om at udenlandske vognmænd kun kunne opnå tilladelse til kørsel i Danmark i samme omfang, som danske vognmænd kan få tilladelse til at køre i den udenlandske vognmands hjemland (reciprocitet). Bestemmelserne kunne

fraviges, hvis Danmark tiltrådte internationale konventioner, der regulerede området.

# 1952

- Lov om ændringer i postloven. Takstforhøjelse på post- og telegrafvæsnets takster. Merprovenu på 16 mio. kr. F.eks. steg landsporto for brevkort fra 15 til 20 øre.
- Lov om ændring i lov om afgift af motorkøretøjer. MoA bemyndiges til at tilbagebetale afgiften af motorkøretøjer, der erhvervsmæssigt anvendes til transport af gods over landegrænsen, for det tidsrum, i hvilket de pågældende køretøjer under udførelse af sådanne trans-

Udviklingen i Statsbanernes økonomiske resultat					
	1953-54	1954-55	1955-56	1956-57	1957-58
Driftsindtægter	459,0	476,2	493,8	506,9	527,9
Driftsudgifter	478,9	497,2	514,7	536,1	556,0
Driftsoverskud	-19,9	-21,0	-20,9	-29,2	-28,1
Afskrivning	16,7	19,8	21,3	19,0	21,7
Forrentning	29,3	32,4	36,9	40,8	46,3
Statens tilskud	65,9	72,2	79,1	89,0	96,1

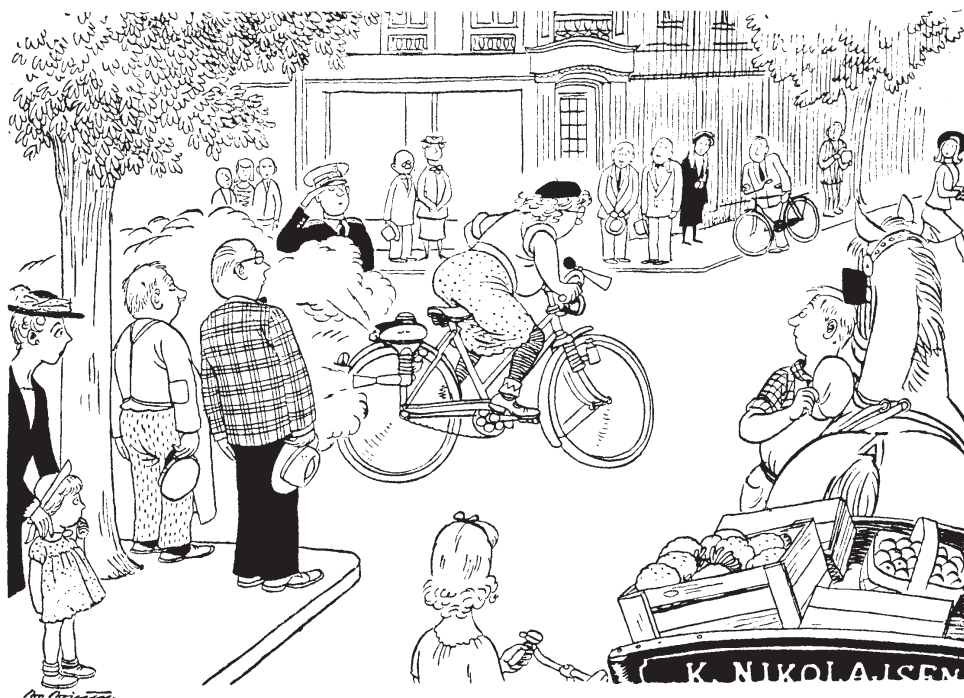
- porter opholder sig uden for landets grænser. Nødhjælp til vognmændene, indtil der var truffet internationale aftaler om afgiftsfrihed på international lastbilkørsel.
- Lov om forlængelse af den midlertidige tillægsafgift af motorkøretøjer. Videreførelse af tillægsafgiften, der betød en fordobling af vægtafgiften for finansåret 1952-53.
  - Lov om udlån til Det Danske Luftfartsselskab

- mm. MoA bemyndiget til at yde 20 mio. kr. i lån til DDL som parthaver i SAS til anskaffelse af flyvemaskiner og reservedele.
- Lov om ændringer i lov om styrelsen af statsbanerne. Der blev mulighed for at øge antallet af afdelingschefer fra 5 til 6.

# 1953

- Lov om ændringer i statsbaneloven. Gennemsnitlig forhøjelse af maksimumstaksterne med 10 %, 14-15 mio. kr. i Statsbanernes kasse.
- Lov om ændringer i postloven. Forhøjelse af taksterne på postpakker parallelt med den samtidigt planlagte forhøjelse på banepakker. De lette pakker traditionelt billigt med postvæsnets. Omvendt med de tunge pakker. Omkring 5 kg var taksten ens.

## To minutters stilhed

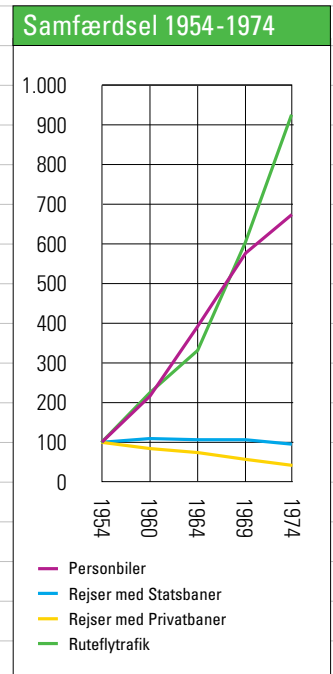


De københavnske knallertkørere klager over, at de bliver betragtet som vittigheder, og kræver, at den øvrige trafik skal tage dem alvorligt.

Bo Bojesen, Politiken 31. juli 1951

# Trafikken i tal 1954-1974

Samfærdsel 1954-1974					
Automobiler	1954	1960	1965	1970	1973
Personbiler	184.302	391.851	730.497	1.060.732	1.231.734
Hyrevogne mv.	9.466	16.339	13.919	9.910	13.164
Rutebiler og busser	3.268	3.372	3.927	5.039	5.668
Vare- og lastbiler	93.263	165.672	232.741	246.416	216.359
Motorcykler	43.761	116.027	84.768	43.940	36.166
Vejvæsen	1955	1960	1963	1967	1974
Længde af veje, km	53.837	54.887	55.701	55.641	65.356
Statsbaner	1954	1960	1964	1969	1974
Jernbanenet, km	2.650	2.518	2.486	2.351	1.999
Personale	28.811	27.868	27.961	24.724	21.765
Rejser	109.675.000	113.739.000	112.856.000	113.012.000	108.921.000
Person, km	3.069.084.000	3.103.810.000	3.271.753.000	3.184.265.000	3.307.036.000
Ton, km	1.211.737.000	1.384.050.000	1.469.772.000	1.471.323.000	2.207.647.000
Indtægt, kr	458.981.000	592.550.000	776.141.000	943.104.000	1.445.030.000
Udgift, kr	524.965.000	597.533.000	794.697.000	1.148.798.000	1.760.593.000
Privatbaner	1954	1960	1964	1969	1974
Jernbanenet, km	2.039	1.782	1.488	845	494
Rejser	13.223.000	11.154.000	9.538.000	6.943.000	6.193.000
Godsomsætning på danske havne	1954	1959	1963	1968	1973
1.000 tons					
Fra København til provinshavn	711	422	443	490	427
Til København fra provinshavn	724	455	817	1.784	1.461
I alt mellem øvrige danske havne	2.803	2.177	3.375	4.272	5.755
Københavns Lufthavn, Kastrup	1954	1959	1963	1968	1973
Starter og landinger, rutetrafik	32.189	49.628	63.530	98.731	133.943
Starter og landinger, ikke rutetrafik	21.226	14.149	28.885	42.936	44.036
Passagerer, rutetrafik	663.944	1.486.700	2.208.200	3.987.000	6.203.100
Passagerer, ikke rutetrafik	39.948	79.000	366.200	1.346.200	2.206.200





## 1954

- Lov om ændringer i statsbaneloven. Forhøjelse af taksterne med 11 % som led i finansminister Kampmanns valutaplan, der havde til formål at styrke valutastillingen gennem øget skatteudskrivning, fremme af eksporten, opmuntring af sparelysten og en begrænsning af forbruget.
- Lov om nedlæggelse af statsbanestrækningen fra Farum til Slangerup. Underskud på Farum–Slangerup på 450.000 kr. i 52/53 sammen med et betydeligt renoveringsbehov førte frem til beslutningen om nedlæggelse og erstatning med busdrift.
- Lov om jernbanedrift på Lolland Falster. Jernbane-

strækningen fra Orehoved til Nykøbing F skulle overtages af staten fra det Det lollandsk-falsterske jernbaneselskab og gøres til statsbanestrækning. Stiftelse af nyt privatbaneselskab med eneret til den jernbanedrift på det lollandsk-falsterske jernbaneselskabs net. Det ny selskab – Lollandsbanen – fik eneret indtil 2034. Det ny selskab fik statsstøtte efter 1949-loven. Baggrunden for ændringen var, at koncessionen for det lollandsk-falsterske jernbaneselskab udløb.

- Lov om etablering af ny færgefart over Storebælt. Beslutning om anlæg af Halskov–Knudshoved til biltrafik plus anlæg af tilhørende motorvejsstykker på Sjællands- og

Fynssiden. Udgifterne til vejanlæggene skulle afholdes af vejfonden, men med tilskud fra Sorø og Svendborg amt samt Korsør og Nyborg byråd. Afstanden Halskov–Knudshoved var 18,9 km, medens sejlafstanden mellem Korsør og Nyborg var 25 km. Det betød en tidsbesparelse på 15 min. for bilisterne.

- Lov om ændring af lov om anlæg af en motorvej fra Rødby Havn til Storstrømsbroen og lov om anlæg af en motorvej vest om København samt udbygning af Hørsholmvejen som motorvej. Begrænsning af de anlæg som blev vedtaget i 1941 og 1942.
- Lov om ændring i lov om motorkøretøjer. Krav om at motorvogne og påhængs- og sættevogne skulle være

forsynet med to baglygter samt to røde refleksanordninger.

## 1955

- Lov om ændringer i statsbaneloven. Forhøjelse af den mindstebetaling, der kunne fastsættes for befordring af stykgods, vognladningsgods og banepakker. Gennemsnitlig forhøjelse på 5 %.
- Lov om midlertidige driftslån til vanskeligt stillede privatbaner. Midlertidig fremskyndelse af udbetalinger af statsbidraget efter 1949-underskudsloven. Der kunne gå op til 2 år fra pådragelsen af underskuddet, til staten udbetalte sit tilskud.
- Lov om ændringer i postloven. Forhøjelse af de i loven fastsatte takster til dækning af stigende lønudgifter.
- Lov om tillæg til lov om afgift af motorkøretøjer. Femdobbel vægtafgift for ikke-benzindrevne motorkøretøjer. Siden 1927 var der for dieseldrevne køretøjer opkrævet dobbelt vægtafgift som kompensation for den manglende betaling af benzinafgift. Benzinafgiften var fra 1927 til 1955 steget fra 7 øre/l til 41 øre/l, medens vægtafgiften ikke var blevet forhøjet. I motorafgiftskommissionens betænkning (1954) blev det beregnet, at for at tilvejebringe lighed i afgiftsmæssig henseende burde der opkræves 4-5 gange den almindelige vægtafgift for dieselmotorer og ikke kun dobbelt afgift.



Frokost i det grønne.  
Nordfoto

– Forlængelse af statsgaranti i lov nr. 493 af 20. december 1950 om Danmarks deltagelse i det skandinaviske luftfartssamarbejde. Den årlige garantisum fra den danske stat fastsat til 4,5 mio. kr. indtil 1960 under forudsætning af tilsvarende garanti fra den norske og svenske stat. Forlængelse på trods af, at SAS ikke i den første garantiperiode havde haft underskud.

– Færdselslov. Ny færdselslov. Loven indeholdt intet brud med den hidtidige retsudvikling på færdselsens område. Der var mere tale om at bringe orden og overskuelighed i de gældende lovregler.

## 1956

– Lov om visse foranstaltninger til støtte for privatbanerne samt om ændring af 1949-loven om dækning af vanskeligt stillede privatbaners underskud. Mulighed for at give de enkelte privatbaner tilsagn om, at statskassen ville udrede 85 % af banernes udgifter til reguleringstillæg og andre konjunkturbestemte tillæg til pensionister.

## 1957

– Lov om ændring af lov om sikring af færdslen ved vejkrydsninger samt krydsninger mellem veje og jernbaner. Hjemmel til afløsning af manuelt betjente bomme med automatiske bomanlæg på privatbaner og statsbanernes sidelinjer, hvor den maksimale toghastighed var over 75 km/t.

– Lov om ændringer i postloven. Takstforhøjelse med bl.a. nedsættelse af den



Halskov-Knudshoved 1958.

*Illustreret Tidende*

I alt var der bestilt over 200 langdistance jettfly af verdens luftfartsselskaber.

laveste vægtsats for breve fra 50 g til 20 g. Årlige merindtægter på ca. 10 mio. kr.

– Lov om bestyrelsen af offentlige veje. Modernisering af vejlovgivningen fra 1867. Blandt andet genindførtes hovedlandevejene som vejkategori til at betjene landets fjerntrafik. Amterne var vejbestyrelse – dvs. den myndighed, under hvis administration vejen hører – for hovedlandeveje og landeveje. Kommunerne for biveje. Tilsynet med amtternes administration af vejene skulle foretages af Ministeriet for offentlige Arbejder. Amterne skulle på tilsvarende måde føre tilsyn med den kommunale vejadministration. Der blev givet hjemmel til opkrævning af parkeringsafgifter.

– Lov om udbygning af Københavns lufthavn i Kastrup. Udbygning af startbaner, rullebaner, hangarer

mv. med henblik på at kunne betjene jettfly, samt opførelse af en ny hovedbygning. Investeringen var på i alt 167 mio. kr. SAS havde i 1956 bestilt 7 DC-8 maskiner til levering i 1960.



Det går atter hjemad –  
*Bo Bojesen, Parade 1958*

## 1958

– Lov om etablering af jernbane- og automobil-færgefarten over Femer Bælt, udgående fra Rødby havn. Bemyndigelse til MoA til at fremme arbejdet med 1941-lovene om færgefarten over Femer Bælt og anlæg af motorvej fra Rødby Havn til Storstrømsbroen så anlæggene var fuldført i 1963, samt til at indgå overenskomst med den vesttyske trafikminister om en udbygning af trafikanlæggene på begge sider af Femer Bælt.

– Lov om forlængelse af privatbaneeretsbevillinger. MoA bemyndiges til at forlænge eneretsbevillinger til anlæg og drift af private jernbaner med indtil 20 år ad gangen. En række af de oprindelige koncessioner var givet for en 80-årig periode. Med 1949-støtte-

loven og den faktiske nødvendighed af statsligt tilskud til banernes fortsatte drift havde lovgivningsmagten gennem de årlige bevillingslove en effektiv indflydelse på det tilrådelige og samfundsmæssigt ønskelige, at opretholde de enkelte baner. Forlængelse af koncessionerne fik dermed en mere formel karakter. Den behøvede ikke at ske ved særskilt lovgivning, men kunne hensigtsmæssigt klares ved en bemyndigelse til MoA til at forlænge privatbanernes eneretsbevillinger, når der var behov for forlængelse.

– Lov om tilskud til offentlige veje. Indførelse af refusionsordning for vejjudgifter. Amtskommunerne fik refunderet 75 %, medens refusionsprocenten for de øvrige kommuner skulle fastsættes individuelt for

hver enkelt kommune afhængigt af vejjudgifter, vejlængde og indbyggertal. Refusionsudgifterne skulle finansieres af vejfonden, som fik tilført midler fra afgift af motorkøretøjer og det afgiftsprovenerende fra benzinafgiften og omsætningsafgiften, som blev besluttet overført til vejfonden. Overskydende beløb i vejfonden efter fradrag af refusion til kommunerne blev anvendt til tilskud til anlæg af veje og diverse reguleringsforanstaltninger. Tilskuddet kunne være på op til 85 % af udgifterne. Ministeren for offentlige arbejder bestyrede vejfonden med hjælp fra det i medfør af lov om offentlige veje nedsatte vejnævn, som bl.a. skulle udtale sig om ønskeligheden af de foreslåede foranstaltninger.

– Lov om refusion for rutebiler: For rutebiler blev der ydet et årligt refusionsbeløb på 44 kr. for hver siddeplads og 18 kr. for hver ståplads.

– Lov om ændring i lov om benzin mm. Afskaffelse af de øremærkede benzin-afgifter og indførelse af en samlet benzinafgift, der den 1. april 1959 var på 36 øre/l.

## 1959

– Statsbanelov. Afløste loven af 1946. Hensigten var en forbedring af statsbanernes økonomi. Først og fremmest gennem en takstforhøjelse.

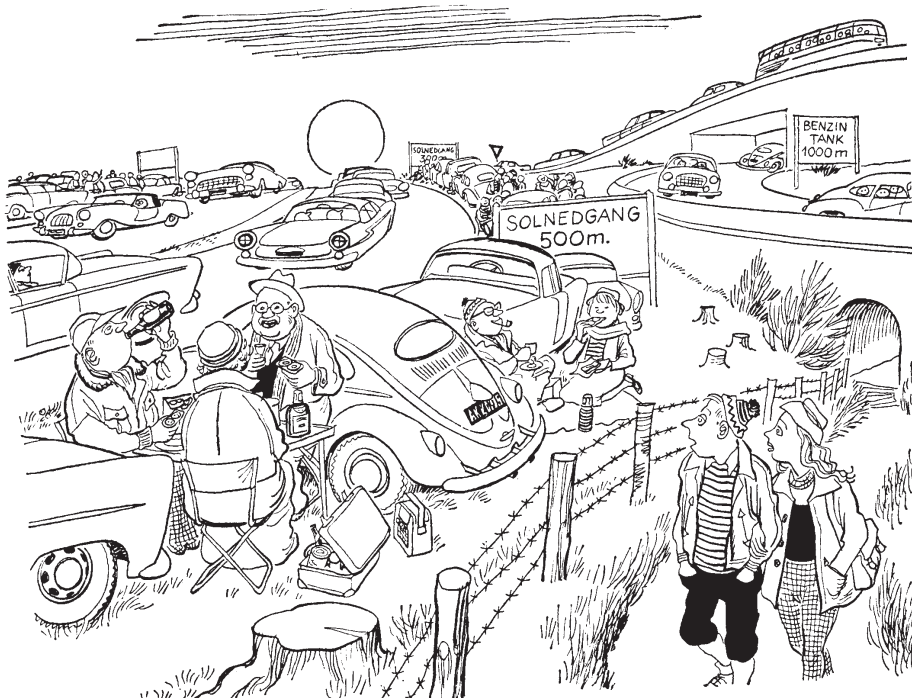
– Lov om erhvervelse af ejendomsretten til og nedlæggelse af banen fra Viborg til Ålestrup. Driftsunderskuddet var i 1956–57 på 780.000 kr.

– Lov om ændring i lov om motorkøretøjer. Mulighed for tilbagebetaling af vægtafgift for turistbiler, der blev anvendt til erhvervsmæssig transport af personer over landegrænsen.

– Lov om statsgaranti mv. i forbindelse med Danmarks deltagelse i det skandinaviske luftfartssamarbejde. Forlængelse af garanti-perioden med 5 år fra den 1. oktober 1960. Garantisummen fra dansk side på 6,75 mio. kr.

## 1960

– Lov om Københavns Frihavn. Ved loven blev det fastslået, at Københavns Frihavn var en del af Københavns Havn, og at drift af frihavnen krævede koncession udstedt af ministeren for offentlige arbejder. Fra januar 1953 havde Københavns Havn overtaget samtlige aktier



Bo Bojesen, Politiken 14. oktober 1959





Trafik ved Damhustvold.  
Nordfoto

i Frihavns-Aktieselskabet. Loven tilvejebragte en ramme for ministeren for offentlige arbejders beføjelser.

- Lov om Hanstholm Havn. Færdigbygelse af Hanstholm Havn som kombineret fiskeri- og trafikhavn, som efter færdiggørelsen skulle forvaltes som en statshavn. Ved lov om anlæg af fiskerihavne på Jyllands vestkyst fra 1917 var der givet en bevilling på 11,4 mio. kr. til at anlægge en større fiskerihavn ved Hanstholm. På grund af bl.a. prisstigninger og manglende vedligeholdelse under 2. Verdenskrig, var havnen aldrig blevet bygget færdig.
- Lov om anlæg af statshavn på Rømø. Anlæg af fiskerihavn ved Havneby på Rømø for statskassens

regning, som efterfølgende skulle forvaltes som statshavn. Led i bestræbelserne på at puste liv i det vestlige Sønderjylland.

- Lov om luftfart. Afløste lov om luftfart fra 1923, som ændret ved lov af 1937. Hensigten var at bringe de danske luftfartsbestemmelser i overensstemmelse med Chicagokonventionen om international civil luftfart. De øvrige nordiske lande foretog på samme tid tilsvarende ændringer i deres luftfartslovgivning.

## 1961

- Lov om foretagelse af visse ekspropriationer mv. Indeholdt som noget nyt en bemyndigelse til at erhverve arealer til rørledninger til transport af flydende brændsler og drivmidler.

- Lov om udbygning af det storkøbenhavnske S-banenet og om forarbejder for tunnelbaneanlæg i København og Frederiksberg. Anlægslov for Køgebugtbanen til Vallensbæk, Lundtoftebanen (fra Jægersborg til Lundtofte og Nærum) og ombygning af Hareskovbanen (København L – Farum) til elektrisk drift og anlæg af dobbeltspor. Derudover blev der nedsat et udvalg og afsat midler til udarbejdelse af et skitseforslag, der skulle belyse mulighederne for en løsning af jernbanetrafikken i Københavns, Frederiksberg og Tårnby kommuner, herunder anlæg af tunnelbaner.
- Lov om øget statstøtte i forbindelse med Danmarks deltagelse i det skandinaviske luftfartssamarbejde. Statskassetilskud til DDL

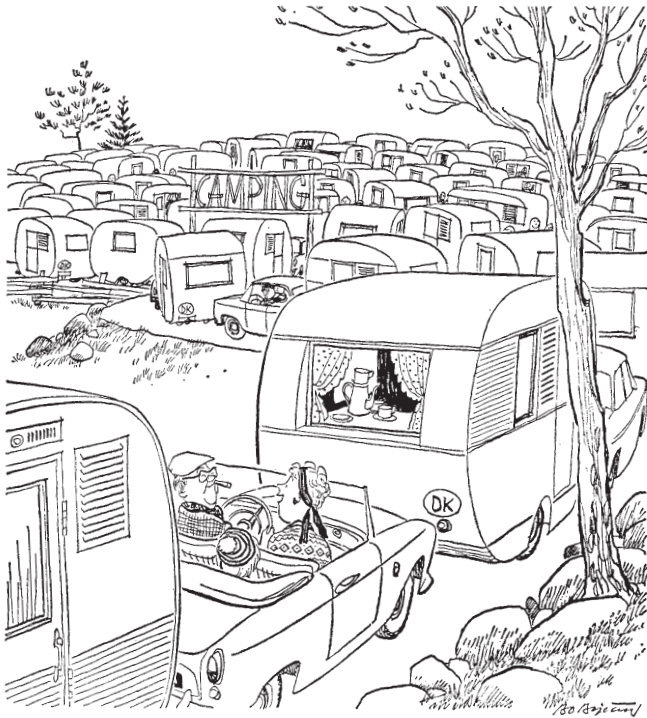
på 27,5 mio. kr., tegning af ny aktiekapital på 17,5 mio. kr. mod udstedelse af C-aktier (med bl.a. forlodsret til udbytte og som med et halvt års varsel kunne indløses helt eller delvist af selskabet) samt ydelse af lån på 19,5 mio. kr.

Forudsætningen for støtten var, at den norske og svenske stat gav tilsvarende støtte til de nationale selskaber, der deltog i SAS-samarbejdet, at der blev tegnet ny aktiekapital svarende til statens 17,5 mio. kr i C-aktier, og at A-aktiekapitalen i DDL blev nedskrevet med 70 % til 11 mio. kr. De enkelte staters protektionisme i tildeling af trafikrettigheder, store udgifter ved overgangen til jetdrift samt fejlslagne samarbejdsprojekter havde givet sig udslag i underskud i SAS på godt 110 mio. kr. i regnskabsåret 1959-60. Et nedsat embedsmandsudvalg konkluderede, at den oprindelige indskudskapital var tabt. Det nødvendiggjorde tilførsel af ny kapital, hvis selskabet skulle fortsætte.

- Lov om ændringer i statsbaneloven. Forhøjelse af statsbanernes takster. 10 % på almindelige billetpriser og priserne på månedskort med 15 %
- Lov om ændringer i postloven. Takstforhøjelser med et skønnet provenu på 40 mio. kr.
- Lov om tekniske forarbejder til gennemførelse af en fælles vej- og banebro over Storebælt. Opfølgning på kommissionsbetænkning fra 1959, som bl.a. havde konkluderet, at det var teknisk muligt og samfundsmæssigt økonomisk berettiget at anlægge en bro over Storebælt.



## Europabevægelsen



En dansk karavane af 110 camping-vogne er draget på påsketur til Tyskland.

– Hvor bliver det spændende at træffe fremmede mennesker, der er måske også andre fra Charlottenlund, der er med...

*Bo Bojesen, 1965*

## 1962

– Lov om anlæg af en ny broforbindelse over Lille-Bælt. Anlægslov for ny motorvejsbro over Lillebælt. Udgifterne skulle afholdes af vejfonden.

– Lov om nedlæggelse af banen fra Nyborg til Fåborg. Nedlæggelse af statsbanestrækningen Nyborg-Ringe og indskrænkning af trafikken på Ringe-Fåborg til kun at omfatte vognladningsgods og senere nedlæggelse.

– Lov om flytning af Fåborg-Mommark færgeruten til Bøjden-Fynshav. Udover flytning af færgeruten indeholdt loven også bemyn-

digelse til at bygge en ny færge til indsættelse på ruten Bøjden-Fynshav og til at nedlægge banestrækningen Mommark-Sønderborg. Det betød samtidig, at jernbanetrafikken kunne nedlægges i Jernbanegade i Sønderborg. Den ny færgerute var ca. 14 km mod den gamle ca. 25 km. Det betød både kortere sejltid og mulighed for en højere frekvens.

– Lov om vægtafgift af motorkøretøjer. Afløste afgiften efter køretøjernes egenvægt i motorafgiftsloven fra 1931. Den tidligere vægtafgift blev ved loven delt op i en vægtafgift og i en udligningsafgift, som

skulle betales af ikke-benzindrevne køretøjer ud over vægtafgiften, som kompensation for den lavere dieselaftgift.

## 1963

– Lov om ændringer i statsbaneloven. 9 % forhøjelse på persontaksterne mm. 50 mio. i merindtægter, som skulle kompensere skønnede pris- og lønstigninger på 47 mio. kr.

– Lov om ændringer i postloven. Takstforhøjelser med en merindtægt på ca. 30 mio. kr.

– Lov om midlertidig ændring af loven om tilskud til offentlige veje. Stramning af refusionsregler for finansåret 1963-64 som led i besparelser på det offentlige bygge- og anlægsbudget. Fremfor refusion efter godkendte vejudgifter blev vejudgifterne i 61/62 lagt til grund med et fradrag på 15 %. Ved beregningen af vejudgifterne for 63-64 skulle udgifterne til sne-rydning og glatføregrusning fratrækkes.

– Lov om hovedlandeveje. Anlæg af hovedlandeveje skulle i fremtiden bestemmes ved særlig lov. Folketinget ønskede at få større indflydelse på denne del af vejpolitikken, hvor staten finansierede 85 % af udgifterne eller mere. Efter fravær siden 1867 genindtrådte staten i rolle som vejbestyrer, i første omgang for motorvejene. Vejfonden skulle i fremtiden betale alle udgifter ved anlæg, drift og vedligeholdelse af motorveje.

– Lov om anlæg af en tunnelforbindelse under Limfjorden ved Ålborg med tilsluttende motorvejsanlæg.

Anlægget skulle finansieres af vejfonden.

## 1964

– Lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom. Loven fastsatte fremgangsmåden ved ekspropriation af fast ejendom for staten eller for koncessionerede selskaber, når der i lovgivningen var hjemlet ekspropriation til formålet.

– Lov om anlæg af en omfartsvej vest om Randers. Hovedlandevejen skulle anlægges som motorvej.

– Lov om udbygning af motorvejen vest om København. Fra Brøndbyvester til nord for Herlev. Anlægget indgik i 1942-loven.

– Lov om visse hovedlandevejsanlæg i og ved København. Loven omfattede bl.a. en motorvej fra Sortedamsøen til Vangede og fra Borups Plads til nord for Farum.

## 1965

– Lov om ændringer i postloven. Takstforhøjelser med skønnet provenu på 104 mio. kr.

– Lov om ændringer i statsbaneloven. Takstforhøjelser med skønnet provenu på 42,5 mio. kr.

– Lov om ekspropriationer under Ministeriet for offentlige Arbejder.

– Lov om projektering mv. af en nord-sydgående motorvej i Jylland med forskellige tilsluttende vejforbindelser. Fastlagde den østlige linieføring for det jyske ben i det store H.

– Lov om forlængelse af statsgaranti i forbindelse med Danmarks deltagelse i



Nordfoto

det skandinaviske luftfartssamarbejde. Forlængelse af garantiaftalen for en fem-årig periode frem til 1970.

- Lov om afgift ved ejerskifte af brugte motor-køretøjer. Afgiften skulle kun svares ved første ejerskifte og efter at der var forløbet 12 måneder fra den første registrering af køretøjet. For en personbil op til 1.100 kg. var afgiften 800 kr. Provenuskøn 125 mio. kr. Afgiften blev ophævet i 1967.

## 1966

- Lov om erhvervelse af Gedserbanen. Erhvervelse af strækningen Nykøbing Falster til Gedser og Gedser havn fra 'Gjedser Jernbane-Selskab A/S' og ophævelse af selskabet. Staten havde siden 1893 forpagtet bane-strækningen.
- Lov om nedlæggelse af statsbanestrækningerne

Hobro-Løgstør og Tommerup-Assens. Nedlæggelse af Hobro-Løgstør ville nedbringe statsbanernes underskud med 1 mio. kr. og Tommerup-Assens med ca. 800.000 kr.

- Lov om anlæg af broforbindelse over Salling-sund. Anlæg af vejbro fra Pinen til Plagen med tilsluttende vejanlæg. Overfarten mellem Pinen og Plagen overførte 400.000 biler årligt. Udgifterne til anlægget skulle afholdes af vejfonden. Efter fuldførelse skulle anlægget bestyres af Viborg og Thisted amtsråd i overensstemmelse med reglerne i vejbestyrelses-loven.

- Lov om ændringer i lov om luftfart. Indarbejdelse af bl.a. Tokyo-konventionens (1963) bestemmelser, hvor-efter også passagerer efter opfordring fra luftfartøjets chef kan yde hjælp til at opretholde orden og lydigh-

hed om bord. Endvidere hjemmel til at såvel fabriktions- som registreringslandets myndigheder kunne deltage i undersøgelser i forbindelse med et flyhavari.

## 1967

- Lov om anlæg og drift af en tunnelbane i Københavns kommune. Bemyndigelse til anlæg af tunnelbane fra Dybbølsbro station via Københavns Hovedbanegård, Højbro og Kongens Nytorv til Østerport. (Citylinjen). Tunnelbanen skulle tilsluttes det københavnske S-banenet. Anlægget af tunnelbanen skulle påbegyndes senest i finansåret 1968-69. Udgifterne skulle betales af statskassen med et tilskud på 25 % fra de fem amtskommunale enheder i hovedstadsområdet.
- Lov om ændringer af statsbaneloven. Hjemmel

til takstforhøjelser med en skønnet merindtægt på 100 mio. kr.

- Lov om ændring af post-loven. Takstforhøjelser på de fleste områder. Merprovenu: 110 mio. kr.

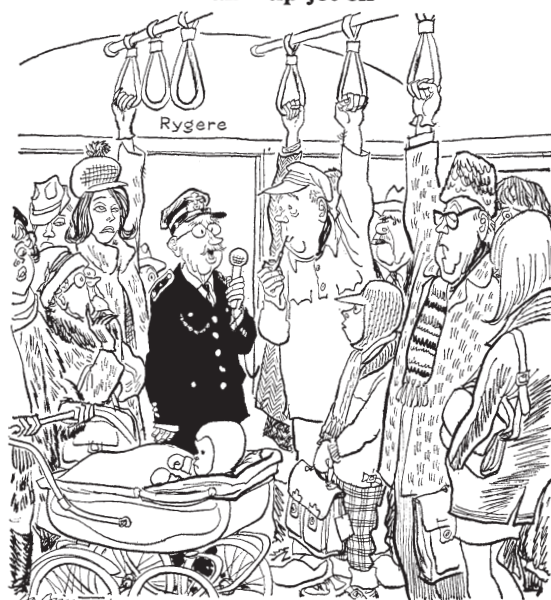
- Lov om visse hovedlandevejsstrækninger. Bemyndigelse til projektering og anlæg af en række motorvejsstrækninger på Sjælland.

- Lov om ændringer i lov om international buskørsel. Fritagelse af motorkøretøjer indrettet til befordring af højst 8 personer for krav om særlig tilladelse ved kørsel i udlandet.

- Lov om ændring af lov om snekastning. Ophævelse af amtskommunernes adgang til at lade snerydning foregå ved naturalarbejde. Samtidig ophæves sognekommunernes forpligtelse til på forhånd at udfærdige årlige fortegnelser over de snekastningspligtige.

- Lov om nedsættelse af en trafikkommission. Kommissionen skulle bl.a. bestå af repræsentanter for de politiske partier, ministerier, de kommunale organisationer, de berørte fag- og tjenestemand-organisationer samt erhvervs- og interesseorganisationer på transportområdet. Kommissionen skulle bl.a. undersøge, om den gældende lovgivning om jernbaner, biler og luftfart var tilstrækkelig til at sikre samfundet den mest effektive trafikbetjening med de lavest mulige omkostninger og eventuelt fremsætte forslag til en mere rationel udnyttelse af det indenlandske transportapparat.

## Ballerup-jet'en



Trafikministeren foreslår at DSB-kunderne skal have samme service som fly-passagererne.

– Deres togfører, Immanuel Antonsen byder Dem velkommen i linje A. Vi befinder os i øjeblikket ca. 18 fod under jorden i en position midtvejs mellem Jarmers Plads og Teglgårdsstræde. Forventet ankomst til Nørreport om 33 sekunder. De bedes venligst holde fast i stropperne, indtil vognen er bragt til standsning. God rejse!

*Bo Bojesen, Politiken 9. februar 1967*

## 1968

– Statsbanelov. Tilpasning af den gældende statsbanelov til to internationale konventioner om befordring af personer, rejsegods og gods på jernbaner. Samtidig blev der givet ministeren bemyndigelse til at fastsætte særlige regler, hvis statsbanerne på visse strækninger ville ophæve den regelmæssige billetkontrol.

– Lov om visse hovedlandevejsstrækninger. Hovedlandevejsanlæg for ca. 500 mio. kr.

## 1969

– Lov om visse hovedlandevejsstrækninger. 57

km motorvej og en samlet udgift på 249,3 mio. kr.

– Lov om udbygning af Københavns Lufthavn. Anlæg af parallelbane og tilhørende rullebane. Anlægsudgift 110 mio. kr.

– Lov om placeringen af en ny Københavns Lufthavn. Udarbejdelse af plan for en etapevis gennemførelse af en ny storlufthavn på Salt-holm til afløsning for Københavns lufthavn, Kastrup.

– Lov om styrelsen af statsbanerne. Afløsning af styrelsesloven fra 1925. Statsbanerne styret af generaldirektør, der som departementschef stod direkte under ministeren for offentlige arbejder.

Ministeren fastsatte de nærmere regler for statsbanernes organisation. Begrundelsen for dette skridt var "at det ville være uforeneligt med den hastige udvikling på erhvervslivets område at lase statsbanernes organisation fast i en lov". Endvidere skulle der nedsættes et jernbaneråd bestående af 15 medlemmer med den opgave at afgive udtalelser om spørgsmål af principiel betydning for statsbanerne.

– Lov om veteranjernbaner. Tilladelse til en sådan trafik kan gives af ministeren for offentlige arbejder.

## 1970

– Lov om visse hovedlandevejsstrækninger. Anlægslov for bl.a. motorvej vest om Kolding til Christiansfeld og fra Horsens til Århus.

– Lov om projektering af en ny fast forbindelse over Storstrømmen med tilsluttende motorvejsanlæg. Projekteringslov for den såkaldte Farø vest linje, som var blevet anbefalet i et af Ministeriet for offentlige Arbejder nedsat udvalg, der havde undersøgt 4 forskellige linieføringer for en ny fast forbindelse over Storstrømmen.

– Lov om vintervedligeholdelse og renholdelse af veje. Samlede og forenklede bestemmelser om vejbestyrelsernes pligt til at sørge for snerydning og renholdelse af offentlige veje og stier og træffe foranstaltninger mod glatføre. I modsætning til tidligere var det op til de enkelte vejbestyrelser at fastsætte de nærmere retningslinjer for gennemførelsen efter forhandling med politiet.

– Lov om ændring af færdselsloven. Fastsættelse af nye regler for hyrevogne. I kommuner, hvor der var fastsat hyrevognsregulativ, skulle der oprettes offentlige holdepladser for hyrevogne. Hyrevognsregulativet skulle baseres på et såkaldt normalregulativ, som bl.a. indeholdt bestemmelser om hyrevognes indretning, udstyr og benyttelse.

– Lov om ændring af statsbaneloven. Ministeren for offentlige arbejder fik bemyndigelse til at bestemme, at undersøgelse af jernbaneulykker skulle ske ved en særlig undersøgelseskommission.

– Lov om ændring af lov om luftfart. Afgifter for statejede flyvepladser skulle godkendes af Folketingets finansudvalg.

– Lov om Københavns Lufthavnsvæsen. Oprettelse af statsvirksomheden Københavns Lufthavnsvæsen, hvis formål var at anlægge, udbygge og drive offentlige lufthavne inden for den storkøbenhavnske region, herunder at stå som bygherre for den etapevise udbygning af Saltholm. Driften af lufthavnene skulle foregå efter forretningsmæssige principper. Det indebar bl.a., at benyttelsesafgifterne skulle dække samtlige løbende drifts- og kapitalomkostninger. Ledelsen skulle forestås af en direktør med bistand af et rådgivende repræsentantskab på 9 medlemmer. I forbindelse med omdannelsen havde en arbejdsgruppe under 'Planlægnings- og Anlægsudvalget vedrørende Københavns Lufthavn' belyst to andre modeller; en statsejet offentlig korporation og



et statsejet aktieselskab, hvor staten havde en aktiemajoritet, der skulle sikre indflydelse på den langsigtede lufthavnspolitik. Udvalget var meget interesseret i aktieselskabsformen. Tanken blev opgivet af tidsmæssige grunde, fordi ministeren ønskede en ændring af styrelsesformen fra den 1. april 1971. Over for udvalget erklærede ministeren sig dog villig til at fortsætte overvejelserne af, "om man ved det foreliggende lovforslag har fundet den mest hensigtsmæssige organisation, set i lyset af mere generelle overvejelser af, hvilke organisationsformer, der bør anvendes i de tilfælde, hvor det offentlige ønsker at løse visse former for virksomhed (især de forretningsdrivende) fra den almindelige offentlige forvaltning".

- Lov om forlængelse af statsgaranti i forbindelse med Danmarks deltagelse i det skandinaviske luftfartssamarbejde. Forlængelse af statsgarantien vedrørende driftstab fra 1970 til 1975. Garantibeløbet fastsat til maksimalt 14,5 mio. kr. om året.

## 1971

- Lov om offentlige veje. De offentlige veje opdeltes i hovedlandeveje, der skulle bestyres af staten; landeveje, der skulle bestyres af amtterne og kommuneveje, der skulle bestyres af kommunerne. Hver af disse myndigheder skulle selv bære de økonomiske byrder ved anlæg, vedligeholdelse og drift af de veje, der var lagt under deres administration. Samtidig blev vejtilskuds-

loven ophævet, som angav refusionsregler for vejudgifterne. For hovedlandevejene var det fortsat muligt for ministeren for offentlige arbejder – som hidtil for motorveje – at træffe aftale med de kommunale og amtskommunale myndigheder om, at projektering, anlæg og vedligeholdelse skulle forestås af vedkommende kommunale og amtskommunale vejvæsen.

- Lov om ændring af statsbaneloven. Sammenlægning af il- og fragtgodsbefordringen samt en nedsættelse af opbevaringstiden for tabte og glemte genstande fra fire til tre måneder.
- Lov om visse hovedlandeveisstrækninger. Bemyndigelse til planlægning og projektering af bl.a. et motorvejsnet på Amager.
- Lov om ændring af lov om udbygning af det stor-københavnske S-banenet mm. Direkte indføring af Hareskovbanen fra Emdrup

til Svanemøllen i stedet for indføring i tunnel langs Nørrebrogade.

- Lov om indskrænkning af driften på og eventuel senere nedlæggelse af visse statsbanestrækninger og færgefarten Glyngøre–Mors. I Jylland drejede det sig om Viborg–Herning, Laurbjerg–Silkeborg, Funder–Brande og Brande–Grindsted, Randers–Ryomgård, Grindsted–Bramming, Tønder–Tinglev, Rødekro–Åbenrå, Herning–Skjern og Skive–Glyngøre. På Sjælland om strækningerne Slagelse–Næstved og Slagelse–Vørslev.
- Lov om ændring af postloven. Bl.a. ændring af takseringsmåden for brevforsendelser, således at der indføres 5 i stedet for 3 vægtsatser for forsendelser af vægt indtil 1 kg.
- Lov om begrænsning af udbygning af Københavns Lufthavn. Ingen yderligere udbygning af lufthavnen i Kastrup, når igangværende bygge- anlægsarbejder var

afsluttet. Udbygningsstopet hang sammen med ønsket om at undgå dobbeltinvesteringer i Kastrup og på Saltholm.

- Lov om ændring af færdselsloven mm. Nedsættelse af aldersgrænsen for kørsel med knallert fra 16 til 15 år og afkriminalisering af overtrædelse af lokalt fastsatte regler om parkering, således at der pålægges en afgift for overtrædelsen af sådanne bestemmelser.
- Lov om ændring af lov om vægtafgift af motorkøretøjer mv. Ophævelse af refusionsordningen for den ordinære vægtafgift for lastbiler og busser, der bruges til transport over landegrænsen. Der var udsigt til, at Tyskland ville hæve antallet af eksportkørseltilladelser, hvis ordningen blev fjernet.

Åbningsdagen for Limfjords-tunnelen d. 6. maj 1969.

Foto: Vejdirektoratet



# 1972

- Lov om ændring af lov om offentlige veje. Revision af vejbestyrelseslovens øvrige bestemmelser efter ændring af vejbestyrelsen i 1971. Bl.a. bestemmelserne om ekspropriation og taksation. Grundejerne fik adgang til at gøre sig bekendt med vejbestyrelsens planer og påtænkte ekspropriationsindgreb og fremkomme med bemærkninger og ændringsforslag, før beslutningen om ekspropriation blev truffet, idet åstedesforretningen tidsmæssigt blev flyttet og afholdt før beslutning om ekspropriation.
- Lov om visse hovedlandevejsstrækninger. Bl.a. anlægslov for Vejle Fjord broen.
- Lov om grundejerbidrag til offentlige veje. Loven finder som hovedregel

anvendelse for veje i byzoner, hvor vejbestyrelsen kan pålægge ejere af de til vejen grænsende grunde et bidrag til delvis dækning af vejudgifterne.

- Lov om private fællesveje. Loven fastsatte regler med hensyn til bl.a. istandsættelse og vedligeholdelse og anlæg af private fællesveje, som kort sagt var veje, der ikke var offentlige, men som tjente som færdselsareal for flere ejendomme.
- Lov om videreførelse af Køgebugtbanen fra Vallensbæk til Køge. Videreførelse af den dobbeltsporede S-bane langs Køge Bugt fra Vallensbæk til Køge.
- Lov om ændring af lov om luftfart. Hjemmel til bl.a. at stille krav om konstruktionsmæssig støjdæmpning i forbindelse med registrering af luftfartøjer samt mulighed for at straffe med

bøder ved overtrædelse af støjforskrifter. Derudover indførtes bestemmelser om eftersyn af personer og gods på flyvepladser på baggrund af en række flykapringer i slutningen af 60'erne og begyndelsen af 70'erne.

- Lov om forbud mod civil overlydsflyvning. Forbud mod civil luftfart med overlydsflyvning over dansk område. Tilsvarende bestemmelser indførtes i Norge og Sverige.
- Lov om ændring af postloven. Takstforhøjelse med et skønnet samlet provenu svarende til 94 mio. stort set svarende til underskuddet på postudbringelsen.
- Lov om mindstebeholdninger af mineralolie og mineralolieprodukter. Krav om at olielagrene forøges fra 65 dage til 90 dages forbrug. Konsekvens af rådsdirektiv 68/414.

der talte for en flytning af lufthavnen. Af væsentlig betydning for beslutningen var tilbuddet fra den svenske regering om at Sverige fuldt ud ville finansiere og bygge en vejforbindelse mellem Sverige og Danmark i linjen Kastrup-Saltholm-Limhamn

- Lov om hovedstadsrådets kollektive personbefordring. Loven tilsigtede en samordning af den kollektive personbefordring i hovedstadsområdet gennem at samle koncessionsmyndigheden (linieføring, takster og køreplaner) hos et trafikråd bestående af 13 medlemmer, hvoraf halvdelen skulle udpeges af MoA og 6 af hovedstadsrådet, medens formanden skulle udpeges af regeringen. Samordningen skulle understøttes gennem at stifte et kommunalt bus-selskab, der principielt omfattede alle buslinjer i området.

- Lov om godstransport med motorkøretøjer. Krav om tilladelse til vognmandskørsel. Tilladelsen gjort betinget af at indehaveren havde økonomisk grundlag og de faglige kvalifikationer for at drive vognmandskørsel. Tilladelser skulle udstedes af Vejtransportrådet, som samtidigt havde bemyndigelse til at begrænse det samlede antal kørselstilladelser med henblik på at opnå en rationel fordeling af transportopgaverne mellem de forskellige transportmidler. Anmeldelsespligt for firma-kørsel og opretholdelse af koncessionskravet til fragtmandskørsel.
- Lov om ændring af postloven. Adgang til at tilbyde statsansatte oprettelse af

# 1973

- Lov om visse hovedlandevejsstrækninger. Nedlæggelse og optagelse af en række hovedlandevejsstrækninger i Sønderjylland. Derudover anlægslov for en ny bro over Mariager fjord ved Hadsund.
- Lov om anlæg af en bro over Storebælt. Anlægslov for Storebæltsforbindelsen anlagt som højbro over Østerrenden og en lavbro over Vesterrenden med sekssporet motorvej og to jernbanespor.
- Lov om anlæg af en lufthavn på Saltholm. Anlægslov for ny lufthavn på Saltholm. Samtidigt blev loven om begrænsning af udbygningen af Københavns lufthavn, Kastrup, ophævet. Specielt lagde man vægt på de miljømæssige faktorer,

## Selvbærende karosseri



Efter den fjerde billøse søndag er den vanskelige fodgængerkunst ved at slå igennem.

- Nu skal du bare lære at lade være med at speede op og overhale, så snart du ser nogen foran dig.
- Bo Bojesen, Politiken 17. december 1973

løngirokonto samt iværksættelse af initiativer med henblik på en forøget anvendelse af postgiro til statens egne betalinger.

– Lov om Bornholmstrafikken. Oprettelse af statsvirksomheden Bornholms- trafikken. Bemyndigelse til MoA til at erhverve de nødvendige dele af A/S Dampskibsselskabet på Bornholm af 1866.

– Lov om ændring af færdselsloven. Indførelse af ensartede regler for hyrekørsel i hele landet og indførelsen af et kommunalt bevillingssystem for at give kommunalbestyrelsen større indflydelse på publikumsbetjeningen i de enkelte kommuner.

## 1974

– Lov om ændring af færdselsloven. Indførelse af bemyndigelse til justitsministeren til at indføre generelle hastighedsgrænser i en forsøgsperiode. 60 km/t i tættere bebygget område, 90 km/t på hovedveje og 110 km/t på motorveje.

– Lov om international godstransport med motor- køretøjer og international buskørsel. Lovene bestemte, at der skulle kræves til- ladelse til lastbilkørsel og buskørsel i udlandet. Bemyndigelse til ministeren til at fastsætte de nærmere vilkår. Lovene gav bl.a. mulighed for administrativt at gennemføre de foranstaltninger, der fulgte af fælles- skabsbestemmelserne om international kørsel i EF.

– Lov om ændring af post- loven. Portoforhøjelser med et skønnet merprovenu på ca. 230 mio. kr.

## 1975

– Lov om udbygning af baneanlæggene for den stor- københavnske nærtrafik.

Bemyndigede ministeren for offentlige arbejder til at udføre en forlængelse af den dobbeltsporede S-bane København-Tåstrup og til en forlængelse af den dobbeltsporede S-bane København-Ballerup til Måløv samt bemyndigelse til projektering af anlæg af 2. spor mellem Måløv og Frederikssund.

– Lov om forlængelse af Danmarks deltagelse i det skandinaviske luftfarts- samarbejde. Forlængelse af Danmarks deltagelse i det skandinaviske luftfarts- samarbejde fra 1. oktober med 1985 til og med 30. september 1995. Samtidig blev der vedtaget en lov, der forlængede statsgarantien for driftstab i DDL, som følge af deltagelse i SAS.

– Lov om ophævelse af lov om nedsættelse af en trafik- kommission. Ophævelse af loven fra 1967.

– Lov om ændring af lov om færdselsloven: Ændrede vigepligtsreglerne, så der kun er to: den almindelige vigepligt og den ubetingede vigepligt. Endvidere ind- førtes tvungen brug af sikkerhedsseler pr. 1. januar 1976 samt tvungen brug af styrthjelm for motor- cyklister og knallertkørere.



Lillebæltsbroen fra Jyllandssiden.  
Foto: Jens Frederiksen



DSB plakat af Rasmus Nellemann.  
Kilde: Jernbanemuseet

## 1976

– Lov om trafikhavne: Loven indeholdt bestemmelser, der gjaldt for samtlige trafikhavne, dvs. havnene i de tidligere købstæder, Københavns Havn, de private trafikhavne og statshavnene. Hovedtanken bag loven var at give ministeriet for offentlige arbejder mulighed for en koordinering af samtlige trafikhavnes anlægsvirksomhed og at lempe og forenkle reglerne for ministeriets tilsynsvirksomhed over for de kommunale trafikhavne.

– Lov om visse hovedlandevejsstrækninger. Indeholdt bl.a. en ny vejbro over Allsund og sydmotorvejen fra Rønnede over Storstrømmen ved Farø og videre til Sakskøbing.

– Lov om udbygning af banestrækningen mellem Høje-Taastrup og Roskilde. Anlæg af 3. og 4. spor samt anlæg af stationer.

– Postlov. Ajourføring af 1919-loven. Postgiro ind under de forretninger som

postvæsnet har pligt til at udføre. Enkelte andre forretninger flyttet til det område, som postvæsnet har bemyndigelse til at udføre. Styrelsesloven ændredes, så generaldirektøren for postvæsnet fik status som departementschef, der stod umiddelbart under ministeren.

## 1977

– Lov om hovedstadsområdets kollektive personbefordring. Ved 1973-loven blev ansvaret for busdriften samlet under en fælles administration. Denne lov samlede bane- og busdriften, således at ansvar og beslutningskompetence for al kollektiv lokaltrafik, dvs. tog og busser, der alene kørte inden for hovedstadsområdet, blev samlet hos Hovedstadsrådet. Hovedstadsrådet skulle fastlægge køreplaner og takstpolitik og fik fuld kompetence til at træffe beslutninger om anlæg og udvidelse af nye lokalbanestrækninger, materielanskaffelser mm.

– Lov om ændring af lov om udbygning af det stor-københavnske S-banenet mm. Bl.a. ophævelse af bemyndigelse til ministeren for offentlige arbejder til at anlægge Lundtoftebanen som konsekvens af ovenstående lov. Desuden blev 1967-loven ophævet, der gav ministeren for offentlige arbejder bemyndigelse til at anlægge Citybanen.

– Lov om fremskudt dige ved Tøndermarsken.

## 1978

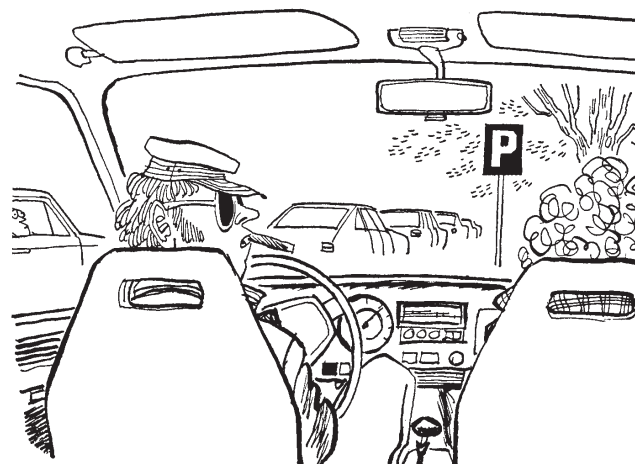
– Lov om den lokale og regionale kollektive personbefordring uden for hovedstadsområdet. Samordning af planlægningen af den lokale og regionale kollektive trafik.

– Lov om buskørsel og lov om hyrekørsel: Hensigten var bl.a. at undgå en unødigt opsplittning i passagergrundlaget i den kollektive trafik og beskytte de enkelte virksomheder inden for den erhvervsmæssige persontransport. Inden for bustransport (9 personer og derover) blev der skelnet mellem almindelig og speciel rutekørsel og andre former for buskørsel (turist- og bestillingskørsel). Hyrekørsel omfattede erhvervsmæssig persontransport med vogne med plads til mellem 5 og 9 personer.

## 1979

– Lov om indførelse af elektrisk drift på fjerntrafikstrækningerne ved DSB. "Ministeren for offentlige arbejder bemyndiges til at gennemføre de fornødne foranstaltninger til indførelse af elektrisk drift på de fjerntrafikstrækninger ved DSB, hvor forholdene efter ministerens skøn taler herfor" (hele lovteksten). I bemærkningerne blev elektrificeringen forudsat etableret på alle persontrafikstrækninger Øst for Storebælt plus på Nyborg-Esbjerg samt Frederikshavn-Padborg.

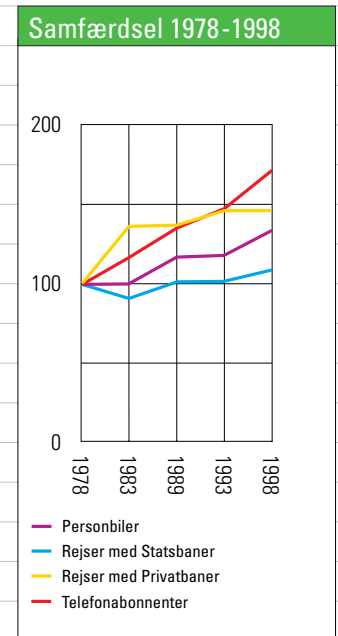
– Lov om ændring af lov om charterflyvning: Forhøjelse af charterafgiften fra 50 kr. pr. passager til 125 kr.



– Jeg læste forresten i avisen, at det er 'Naturens Dag' i dag. Sku' vi ikke fejre det og rulle vinduet ned et øjeblik?  
Bo Bojesen, Politiken 15. maj 1977

# Trafikken i tal 1978-1998

Samfærdsel 1978-1998					
Automobiler	1980	1983	1990	1994	1998
Personbiler	1.375.998	1.376.877	1.575.019	1.599.281	1.789.238
Vare- og lastbiler	251.801	235.621	293.241	321.568	347.136
Vejvæsen	1979	1984	1990	1994	1999
Længde af hovedlandeveje, km	4.665	4.641	4.569	4.552	1.619
heraf motorveje, km	450	518	601	737	861
Længde af landeveje, km	6.807	6.948	7.037	7.027	9.961
Længde af kommuneveje, km	55.855	58.238	59.168	59.532	59.882
Statsbaner	1978	1983	1989	1993	1998
Jernbanenet, km	2.004	2.471	2.344	2.349	2.029
Personale	21.042	22.520	22.068	20.397	10.922 <sup>2</sup>
Rejser	138.187.000	132.972.000	140.071.000	140.000.000	149.000.000
Person, km	1.878.000.000	4.391.000	4.649.000.000	4.700.000.000	5.369.000.000
Privatbaner	1978	1983	1989	1993	1998
Jernbanenet, km	483	483	494	532	495
Personale	1.220	1.402	1.364	1.235	76 <sup>3</sup>
Rejser	8.163.000	11.294.000	11.393.000	12.000.000	12.000.000
Københavns Lufthavn, Kastrup	1978	1983	1990	1994	1998
Starter og landinger, rutetrafik	136.587	133.375	187.058	228.738	280.789
Starter og landinger, ikke rutetrafik	30.901	29.582	24.955	19.212	22.606
Passagerer, rutetrafik <sup>1</sup>	7.904.900	8.034.600	5.619.000	3.549.476	3.720.634
Passagerer, ikke rutetrafik <sup>1</sup>	1.688.700	1.097.500	627.000	556.681	679.494
Telefonvæsen	1979	1984	1989	1994	1998
Telefonabonnenter:	2.055.144	2.403.245	2.848.000	3.060.000	3.496.000
1) I 1978 og 1983 både ankomne og afrejste					
2) Kun DSBs personale					
3) Kun baner					







Hovedstadens trafikselskab skærer ned på driften og sætter taksterne op.

*Bo Bojesen, Politiken 25. maj 1980*

## 1980

– Lov om udbygning af Københavns lufthavn, Kastrup. Ophævelse af 1973-loven om anlæg af en lufthavn på Saltholm og udbygning af Kastrup.

## 1981

– Lov om ændring af færdselsloven: Nedsættelse af den generelle hastighedsgrænse på veje uden for tættere bebyggede områder fra 90 km/t til 80 km/t. Nedsættelse af hastighedsgrænsen på motorveje til 100 km/t. Baggrund i Færdselssikkerhedskommissionens betænkning nr. 905/1980.

– Lov om Københavns Lufthavnsvæsen. Retningslinjer for væsnet, hvis formål det var at drive og udbygge de offentlige lufthavne i Kastrup og Roskilde.

## 1982

– Lov om international godstransport og om international buskørsel. Sikring af chauffører mod udgifter til sygebehandling og til retshjælp i udlandet. Arbejdsgiveren pålægges det økonomiske ansvar.

## 1983

– Lov om udbygning af banestrækningen mellem Orehoved og Nykøbing Falster. Loven bemyndigede ministeren for offentlige arbejder til at anlægge 2. spor mellem Orehoved og Nykøbing Falster.

– Lov om støtte til de små øsamfund (trafikstøtte mv.). Videreførte den midlertidige offentlige støtte til trafikbetjeningen af en række småøer i Danmark, der var ydet siden 1975.

## 1984

– Lov om udbygning af færgefarterne på Storebælt. Bemyndigelse til ministeren for offentlige arbejder til at ændre og udbygge færgehavnen i Knudshoved med henblik på betjening af jernbanetrafik på en ny færgeoverfart mellem Korsør og Knudshoved.

– Lov om privatbanerne. Administrative forenklinger på privatbaneområdet samt omlægning af tilskudsreglerne.

– Lov om ændring af postloven. Ved loven fik ministeren for offentlige arbejder kompetencen til at fastsætte de takster, der tidligere blev fastsat i takstloven. Ministerens kompetence til at fastsætte takster overført til poststyrelsen.

## 1985

– Lov om tjenestemandsansættelser ved Bornholms- trafikken. Loven gav ministeren mulighed for at besætte et antal stillinger ved Bornholmstrafikken på tjenestemandsvilkår.

– Lov om ændring af færdselsloven. Loven inde-

bar en ændring af den generelle hastighedsgrænse i tættere bebygget område fra 60 km/t til 50 km/t.

Reform af køreuddannelsen, bl.a. bestemmelser om undervisning på lukkede øvelsespladser og køre- tekniske anlæg.

## 1986

– Lov om etablering af en færgefart til overførsel af gods mellem Københavns frihavn og Helsingborg. Ministeren for offentlige arbejder fik bemyndigelse til etablering af Dan-Link forbindelsen, herunder til at afholde udgifter til støjbekyttelse langs godsbanen Københavns Frihavn-Ryparken-Vigerslev.

– Lov om telefonapparater. Ved loven blev der skabt grundlag for en statslig godkendelse af telefonapparater, der herefter frit kan tilsluttes telenettet og forhandles.

– Lov om udfærdigelse af koncessioner på anlæg og drift vedrørende visse tele-

kommunikationstjenester. Loven skabte udtrykkeligt grundlag for ministeren for offentlige arbejder til at udfærdige koncessioner på anlæg og drift vedrørende de telekommunikations- tjenester, som ifølge regeringsbeslutning overgik fra staten til telefonselskaberne.

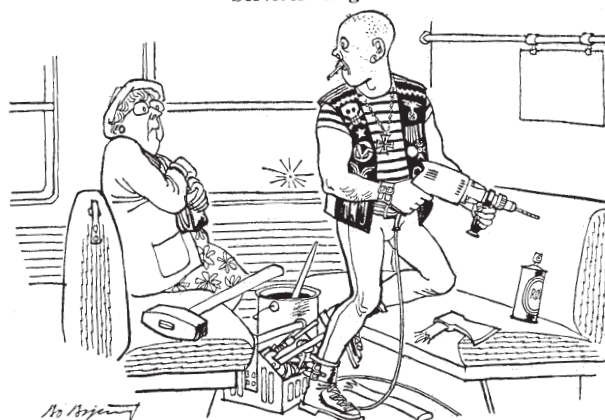
## 1987

– Lov om anlæg af en fast forbindelse over Storebælt. Til at forestå projekteringen og stå som bygherre blev der dannet et statsligt aktieselskab. Forbindelsens karakter, som den kendes i dag, fremgik af loven.

## 1988

– Lov om Kystbeskyttelse. Loven afløste den gamle digelov af 1874 og lov om kystsikringsanlæg fra 1922. Ikke længere ejerne af de truede ejendomme alene, der havde mulighed for at få udført beskyttelsesforanstaltninger, men også

Serviceforringelse



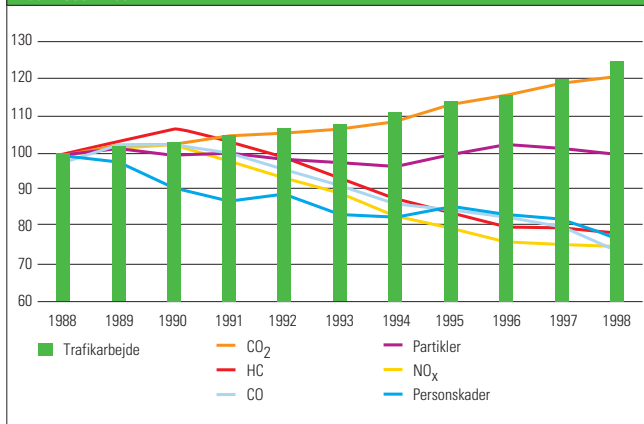
Stålarmerede sædebetræk og andre modstandsdygtige materialer er DSBs nye modtræk mod hærværk i togene.

– Det er fandme blevet dyrt at rejse! Alt det udstyr der skal til.  
*Bo Bojesen, Politiken 26. juni 1983*

## Trafikkens samfundsmæssige belastning 1988-1998

Trafikministeriet

index 1988 = 100



andre involverede. Amterne fik kompetencen til at afgøre, om foranstaltningerne skulle udføres.

– Lov om anlæg af en jernbane mellem Snoghøj og Taulov. Anlægslov for banen som muliggjorde, at togtrafikken til Sønderjylland og Vestjylland ikke længere behøvede at køre forbi Fredericia.

– Lov om ændring af postloven. Bl.a. indførelse af A- og B-post. Det vil sige, at taksten blev udmålt efter befordringstid frem for efter forsendelsernes indhold.

– Lov om visse hovedlandeveisstrækninger. Anlægslov for motorvej vest om Århus samt projekteringslov for de nordjyske motorveje.

– Lov om godskørsel: Ophævelse af den antalmæssige begrænsning på tilladelser til vognmandskørsel med lastbiler over 6 ton samt ophævelse af den særlige tilladelsesordning for fragtmmandskørsel, som havde været gældende siden 1927.

## 1989

– Lov om hovedstadsområdets kollektive trafik. Hovedstadsrådet nedlagt pr. 1. januar 1990. Det nød-

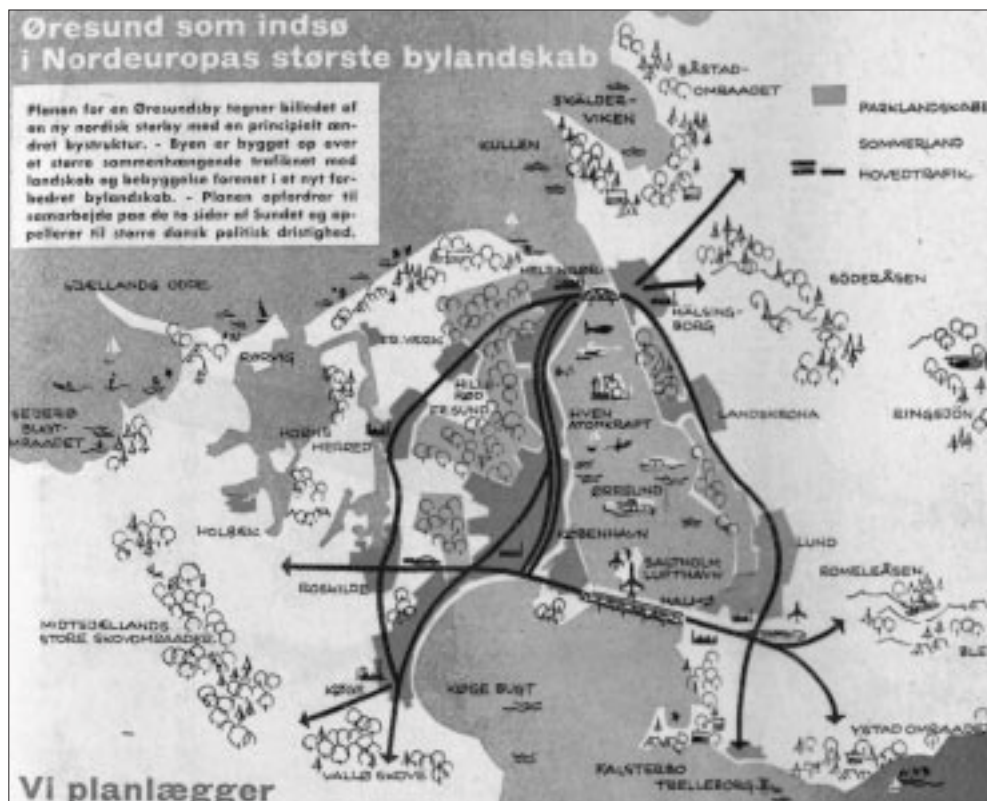
vendigjorde en ændring i loven om kollektiv trafik i hovedstadsområdet. Loven fastlagde, at der fortsat skulle være takstfællesskab mellem tog og bus, og at HT havde takstkompetencen. S-togene blev overført til staten. Det blev endvidere fastlagt, at der skulle udarbejdes en kollektiv trafikplan. Endelig blev det bestemt, at den 1. april 1991 skulle mindst 15 % af bustrafikken udføres af private, efter 1. april 1992 30 % og efter 1. april 1994 mindst 45 %

– Lov om ændring af lov om registreringsafgift. Afgiftslempelse på 11.000 kr. for biler forsynet med katalysator.  
– Lov om visse hovedlandeveisstrækninger. Anlægslov for motorvej Esbjerg-Kolding.

Ellert, den eldrevne bil, der havde sit indtog i slutningen af 80'erne.

*Polfoto*





Med loven om Ørestaden mv. skabtes grundlag for en helt ny form for bybygning i Danmark, blandt andet inspireret af idéerne fra de engelske New Towns. Loven muliggjorde anlæg af en ny bydel i København – Ørestad – samtidigt med anlæg af et fuldstændigt nyt metrosystem – Metro.

Ørestadsprojektet skal ses i sammenhæng med anlæggelsen af den faste forbindelse over Øresund og udbygningen af Københavns Lufthavn. Tankerne om en Ørestad eller Øresundby gik helt tilbage til slutningen af 1950'erne. Politiken lancerede i 1959 planen for Øresund som en ny nordisk storby. Kilde: Politiken

## 1990

– Lov om ændring af lov om buskørsel. Opstramning af betingelserne for at få tilladelse til at udføre erhvervsmæssig buskørsel og af reglerne om tilbagekaldelse af tilladelser. Det fremsatte lovforslag indeholdt en bestemmelse om, at alle busser, som blev indregistreret første gang efter 1. januar 1991 og som blev brugt i den kollektive trafik, skulle kunne medtage kørestole. Denne bestemmelse udgik, efter at trafikministeren (Knud Østergård) gav tilsagn om at afsætte 50 mio. kr. om året fra 1991 til forbedring af handicappedes, gangbesværedes og ældres mulighed for at benytte den kollektive busstrafik.

– Lov om udbygning af færgeterminalen i Helsingør. Udbygning af havnene med henblik på at samle DSBs og SFLs færgefarter i et fælles anlæg.

– Lov om trafikhavne. Ved loven bortfaldt den centrale takstfastsættelse for benyttelse af havnene efter en overgangsperiode. Endvidere blev den centrale investeringskontrol ophævet. Ansvar på de to områder blev overladt til det kompetente organ for havnene. Uden for København ville det i langt de fleste tilfælde sige kommunalbestyrelsen. Hensigten var dog fortsat, at havnene som helhed skulle fungere til erhvervslivets betjening.

– Forslag til lov om ændring af DSB. Loven bemyndigede DSB til selv at fastsætte sine

priser. Hvis de gennemsnitlige priser skulle forhøjes med mere end omkostningsudviklingen, skulle der dog fortsat indhentes tilsagn af Folketingets finansudvalg. Ændringen var en udløber af rammeaftalen for DSB for 1990–1993.

– Lov om Københavns Lufthavne A/S. Ved loven blev trafikministeren bemyndiget til at iværksætte oprettelsen af et aktieselskab, som kunne overtage driften af statsvirksomheden Københavns Lufthavnsvæsenes lufthavne i Kastrup og Roskilde. Selskabet skulle indbetale 1,2 mia. til statskassen i forbindelse med overtagelsen af lufthavnene. Regeringen havde til hensigt efter en overgangsperiode at udbyde 25 % af aktierne på det fri marked. Loven indeholdt bestemmelser om, at selskabet skulle respektere alle nuværende og kommende internationale aftaler vedrørende regulering af den civile lufttrafik. Ministeren fik samtidig mulighed for at kunne udstikke direktiver for udførelsen af selskabets virksomhed for at tilgodese overordnede trafikale hensyn.

– Lov om ændring af lov om luftfart. Afgifterne for benyttelsen af lufthavnene under Københavns Lufthavne A/S skulle ikke længere godkendes af Folketingets Finansudvalg.

– Lov om visse hovedlandejevsstrækninger. Anlægslov for de to nordjyske motorveje samt projekteringslov for Århus–Silkeborg–Herning, Vejle–Herning–Holstebro og Århus–Viborg–Hanstholm.

– Lov om salg af færgerne Peder Paars og Niels Klim.



Trafikministeren blev bemyndiget til at sælge de to færger.

– Lov om ændring af færdselsloven. Udvidelse af pligten til at anvende sikkerhedssele til bagsædepassagerer og børn over 3 år samt i forbindelse med hyrevognskørsel.

Loven gjorde det også lovpligtigt at anvende nærlys uden for lyttetændingstiden.

## 1991

– Lov om anlæg af fast forbindelse over Øresund. Loven åbnede mulighed for ratificering af en dansk-svensk regeringsaftale indgået den 23. marts 1991 og muliggjorde dermed anlægget af en fast Øresundsforbindelse mellem København og Malmø. Øresundsforbindelsen skulle anlægges og drives af et konsortium, hvori skulle indgå to statsligt ejet aktieselskaber.

Ét ejet af den svenske stat og ét ejet af den danske stat. Forbindelsen skulle fuldt ud finansieres ved bruger-afgifter. Hvert land skulle etablere de nødvendige tilslutningsanlæg. På dansk side omfattede det en motorvejsforbindelse over Amager, en jernbane-forbindelse til Københavns Hovedbanegård og en særlig godsforbindelse fra Kalvebodløbet til Vigerslev.

– Lov om ændring af lov om hyrekørsel. Bevilling til hyrekørsel kan nægtes, såfremt ansøgeren har betydelig forfalden gæld til det offentlige.

– Lov om ændring af vejlove. Nedlæggelse af Vej-nævnet samt begrænsning af klageadgang over vej-

bestyrelsernes afgørelser til trafikministeren.

– Lov om ændring af færdselsloven. Hjemmel til etablering af en kommunal parkeringskontrol i Københavns og Frederiksberg Kommuner. Parkeringsafgift, der alene kontrolleres af den kommunale parkeringskontrol, skulle tilfalde vedkommende kommune. Anden parkeringsafgift skulle tilfalde staten.

– Ændring af lov om godskørsel og lov om buskørsel. Mulighed for at nægte tilladelse til godskørsel og buskørsel, hvis den pågældende havde gæld til det offentlige i størrelsesorden 50.000 kr. og derover.

– Lov om ophævelse af lov om foranstaltninger mod brandfare ved jernbanedrift mv. Ophævelse af jernbanebrandloven fra 1921. Ikke længere nogen pligt til at beklæde bygninger langs sporene med ikke brandfarligt materiale, ligesom der ikke længere skulle anlægges brandbælter.

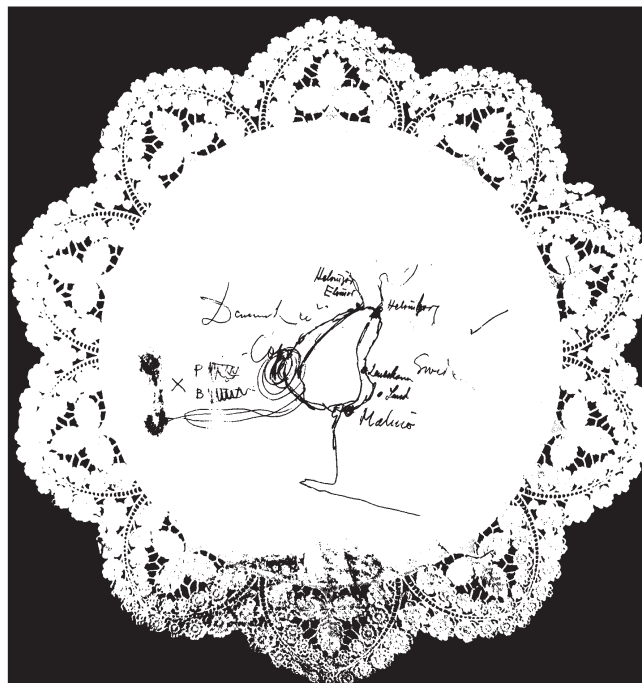
## 1992

– Lov om Ørestaden mv. Etablering af et interessenskab mellem staten og Københavns Kommune, som skulle stå for udvikling af Ørestaden samt anlæg og drift af letbaner til betjening af Ørestaden.

– Lov om ændring af færdselsloven. Den generelle hastighedsgrænse på motorveje hævet til 110 km/t.

– Ændring af lovene om den kollektive trafik. Pligt for trafikskaber og HT til at etablere individuel handicapkørsel.

– Lov om Københavns Havn. I loven blev det fastsat, at Københavns Havn



skal drive havnevirksomhed i København og gennemføre omdannelsen af de havneområder i København, som ikke længere skal bruges til havneformål.

– Lov om oprettelse af et transportråd. Oprettelse af et transportråd med henblik på styrkelse af beslutningsgrundlaget på trafikområdet. Rådet skulle have 7 medlemmer.

– Lov om ændring af lov om luftfart. Bl.a. tilpasning af bestemmelserne i luftfartslovgivningen om registrering af luftfartøjer og om tilladelse til luftfartsvirksomhed til forordningerne, der udgjorde EUs 3. Luftfartspakke.

## 1993

– Lov om udbygning af banestrækningen mellem Vamdrup og Padborg. Anlægslov for det 2. spor på strækningen.

Denne serviet er den tidligst kendte skitse til en Øresundsby, sommeren 1959.

Kilde: Byplanlaboratoriet

– Lov om visse hovedlandevejsstrækninger. Anlægslov for bl.a. Herning-Bording og Låsby-Århus.

– Lov om ændring af lov om styrelsen af statusbanerne. DSBs status som departement bortfaldt og blev overført til Trafikministeriets departement. Samtidig bortfaldt generaldirektørstillingen. Den øverste chef fik titlen 'administrerende direktør'.

– Lov om ændring af lov om luftfart. Ratificering og dermed tilslutning til EUROCONTROL og Den Multilaterale Aftale om en-route-afgifter.



Københavns Hovedbanegård, hvor et IC3 tog ruller ind på perronen.  
*Nordfoto*

## 1994

- Lov om ændring af lov om offentlige veje. Bl.a. mulighed for at en vejbestyrelse kan lade en anden vejbestyrelse udføre arbejde på sine veje mod betaling.
- Lov om ændring af færdselsloven. Indførelse af bestemmelser om periodisk syn af almindelige personbiler. Synet skulle foretages af Statens Bilinspektion, som blev omdannet til en landsdækkende virksomhed.
- Lov om afgift af vejbenyttelse. Fælles vejafgift etableret sammen med Tyskland og Benelux-landene. Afgift pålignet lastbiler og lastbiltog over 12 tons for kørsel på afgiftspligtige veje i de seks lande. Med indførelsen af vejafgiften blev vægtafgiften for lastbiler nedsat til EUs minimumssatser, og afgiften på den lovpligtige ansvarsforsikring blev ophævet for vognmænd.
- Lov om ændring af lov om hovedstadsområdets kollektive trafik. Senest

1. juli 2002 skal al HTs buskørsel i udbud. Loven gav mulighed for, at HTs egen busdrift blev overført til et aktieselskab ejet af de 5 amtskommunale enheder, som på lige fod med private firmaer kunne byde på trafikken.

## 1995

- Lov om Post Danmark. Oprettelse af en selvstændig offentlig virksomhed ved navn Post Danmark, der skulle drive postvirksomhed under ledelse af en bestyrelse, udpeget af trafikministeren. Postvirksomheden skulle drives på et forretningsmæssigt grundlag på baggrund af en koncession meddelt af trafikministeren.
- Lov om postvirksomhed. Ved loven tildeles Post Danmark koncession på indsamling, befordring og omdeling af indenlandsk adresserede breve. Samtidig blev der etableret en tilsynsmyndighed, Posttilsynet.
- Lov om styrelsen af DSB. DSB bliver en statsvirksomhed under ledelse af en bestyrelse og en administrerende direktør. Bemyndigelse til

trafikministeren til at give direktiver for virksomheden ud fra samfundsmæssige eller overordnede trafikale hensyn.

- Lov om DSB Rederi A/S. Oprettelse af et statsligt aktieselskab med det formål at drive rederivirksomhed. DSBs hidtidige færgefart overført til dette nye selskab.
- Lov om DSB Busser A/S. Oprettelse af statsligt aktieselskab med det formål at drive busvirksomhed. Selskabet overtog driften af den buskørsel, der blev udført af DSB.
- Lov om ændring af lov om privatbaner. Loven gav bl.a. mulighed for, at den enkelte privatbane kunne udskille busvirksomheden i et aktieselskab.
- Lov om udvidelse af Helsingørmotorvejen mm. Udvidelse af Helsingørmotorvejen fra 4 til 6 spor på en del af strækningen.

## 1996

- Lov om Banestyrelsen. Banestyrelsen oprettet som en statsvirksomhed under Trafikministeriet med den opgave at drive og vedligeholde statens jernbaneinfrastruktur, styre trafikken, tildele banekapacitet til forskellige operatører samt opkræve afgifter for benyttelsen af jernbaneinfrastrukturen.
- Lov om jernbane-sikkerhed. Bemyndigelse til trafikministeren til at fastsætte regler om sikkerhed på baneområdet. Oprettelse af et jernbanetilsyn med den opgave at føre tilsyn med overholdelse af sikkerhedsregler hos jernbaneinfrastrukturforvaltere og jernbanevirksomheder.
- Lov om konkurrerende færgefart mellem Helsingør og Helsingborg. Trafikministeren fik mulighed og bemyndigelse til at træffe de nødvendige foranstaltninger i havnen for at give plads til en konkurrerende færgefart på overfarten.

## 1997

- Lov om ændring af lov om offentlige veje. Loven overførte 3.000 km af hovedlandevejsnettet til amterne.
- Lov om overdragelse af Aalborg og Odense lufthavne. Loven bemyndigede ministeren til vederlagsfrit at overdrage de to lufthavne til videre drift i kommunalt regi.
- Lov om projektering af jernbaneanlæg København-Ringsted.
- Lov om udbygning af Frederikssundbanen. Anlægslov for det 2. spor på den eksisterende S-banestrækning.
- Lov om ændring af færdselsloven. Bl.a. bestemmelse om at lokale myndigheder kan beslutte, om taxaer skal have adgang til busbaner, og en nedsættelse af promillegrænsen til 0,5.
- Lov om forlængelse af Danmarks deltagelse i det skandinaviske luftfartssamarbejde. Forlængelse fra 2005 til 2020.
- Lov om ændring af lov om kystbeskyttelse. Trafikministeren fik mulighed for at regulere sejls med hurtigfærger for at sikre kyster og anlæg på søterritoriet.
- Lov om taxikørsel. Bevilling til taxikørsel forudsætter, at tilladelsesindehaveren lever op til en række krav vedrørende økonomisk baggrund, faglige





kvalifikationer, vandel mm.

- Lov om ændring af lov om luftfart. Trafikministeren fik bl.a. mulighed for at gennemføre direktiver om luftfart udstedt af EU samt at udstede de forskrifter, der er nødvendige for at anvende de forordninger på luftfartsområdet, der er udstedt af EU.
- Lov om ændring af lov om trafikhavne. Klagesager om tildeling af anløbsplads overført til et særligt uafhængigt nævn. Hidtil havde der været adgang til at klage til trafikministeren. Loven foranlediget af, at Trafikministeriet ejede aktierne i DSB-rederi A/S, og at rederiet ejede færgehavne.

## 1998

- Lov om den selvstændige offentlige virksomhed DSB og DSB S-tog A/S. Hensigten med loven er at skabe en klar adskillelse mellem DSB som jernbanevirksomhed og staten som indkøber af trafikale ydelser og regulerende myndighed på området. S-tog blev omdannet til et datterselskab under DSB.
- Lov om ændring af færdselsloven. Loven bemyndigede ministeren til at fordele indtægterne fra parkeringskontrol mellem staten og den kontrollerende kommune.
- Lov om jernbanevirksomhed. Loven fastlagde rammerne for al jernbanevirksomhed i Danmark ved at fastsætte betingelser for opnåelse af tilladelse til at drive jernbanevirksomhed, samt for

adgangen til jernbaneinfrastrukturen.

## 1999

- Lov om anlæg af rute 9. Anlægslov for strækningen Odense-Svendborg.
- Lov om anlæg af rute 15/18. Anlægslov for strækningen Herning N-Brande og Herning Øst-Snejbjerg.
- lov om anlæg af rute 21. Anlægslov for strækningen Holbæk-Vig
- Lov om færgefart. Loven giver stat, amter og kommuner mulighed for at drive færgeruter eller indgå aftaler om at yde andre betaling for varetagelsen af en færgerute med henblik på at sikre en effektiv opfyldelse af samfundets behov for drift af færgeruter. I den sammenhæng kan der indrømmes en operatørene ret til at drive en færgerute. Meddelelse af eneret kan dog kun indrømmes efter forudgående udbud. Loven var den første samlede lov til regulering af færgefarten.

De grønne bude.  
*Nordfoto*

# Staten på vej

Ved lov af 21. juni 1867 om bestyrelsen af vejvæsnet m.v. blev begrebet hovedlandeveje afskaffet, ligesom statens bidrag til disse bortfaldt.

Den indtil da gældende bestyrelse af vejforholdene var fastlagt i vejforordningen af 13. december 1793. Her skelnedes mellem *hovedlandeveje*, der forbandt en provins med en anden; *landeveje*, som førte fra en købstad til en anden eller til almindelige færge- og ladesteder, eller tjente en hel landstrækning som vej til en betydelig købstad, og *biveje*, som var alle øvrige veje.

Finansieringen af vejjudgifterne blev ligeledes fastlagt i denne forordning. Staten finansierede hovedlandevejene, amterne finansierede landevejene, og kommunerne finansierede bivejene. Hovedprincippet var, at vejjudgifterne skulle finansieres af dem, der benyttede vejene. Bidragene til vejjudbygning og vedligeholdelse skulle ikke opfattes som en skat. Så den skattefritagelse, som f.eks. præstegårde og hovedgårdsjord havde, gjaldt ikke i forbindelse med bidrag til vejjudgifter.

Baggrunden for afskaffelsen af hovedlandevejene i 1867 hang sammen med, at man forventede, at hovedlandevejenes opgave med

“at forbinde den ene provins med den anden” ville blive overtaget af jernbanerne i den udstrækning, det ikke allerede var sket. Hovedlandevejenes væsentlige funktion blev at være lokale trafiklinjer mellem byerne, og dermed gled de ned i klassen af landeveje og biveje, som var et amtskommunalt og kommunalt ansvar.

Denne administrative ordning af vejbestyrelsen og vejfinansieringen holdt med enkelte tilpasninger på finansieringssiden stand indtil slutningen af 1950'erne på trods af den gennemgribende ændring af trafikbilledet, som biltrafikken førte med sig. Gennem tre reformer fra 1957, 1963 og 1971 nåede man frem til den ordning, der i sin grundstruktur er gældende i dag.

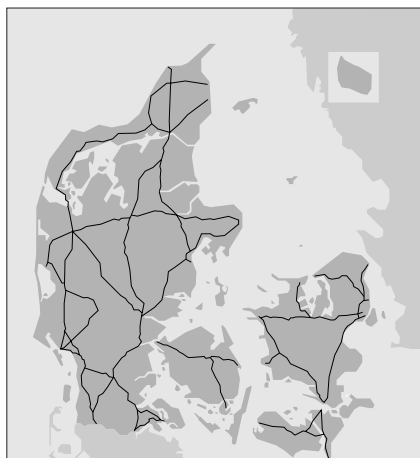
## Kaj Lindbergs 1. vejreform

Den 7. februar 1956 fremsatte minister for offentlige arbejder Kai Lindberg to lovforslag i Folketinget. Det var forslag til lov om bestyrelsen af offentlige veje og forslag til lov om tilskud til de offentlige veje.

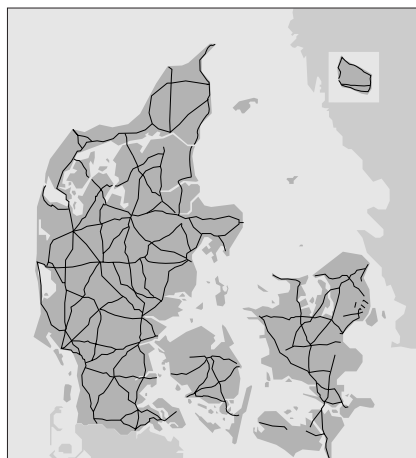
Sammen med de samtidigt af finansministeren fremsatte forslag til love om vægtafgift, omsætningsafgift og benzinafgift udgjorde det et lovkompleks “hvorede hele lovgivningen inden for vejlovgiv-

Modsatte side:  
Den der ager med stude, kommer  
også frem.  
*Billedhuset*





Hovedlandeveje i Danmark 1960.



Hovedlandeveje i Danmark 1972.



Motorveje og øvrige statsveje i Danmark 1998.

ningens og motorbeskatningens område på en gang søges fornyet og bragt i overensstemmelse med det moderne samfunds trafikale og økonomiske udvikling” (Kai Lindberg, FT sp. 2575; 7. februar 1956).

Moderniseringen indebar bl.a., at hovedlandevejene genindførtes som begreb. Men genindførelsen af begrebet i vejlovgivningen betød ingen administrative ændringer. Landevejene – hoved- eller ej – var fortsat et ansvar for amterne, medens bivejene var et kommunalt ansvar. At begrebet blev genintroduceret hang sammen med det pres, som trafikudviklingen betød på de overordnede veje, og tanken om at genindføre et statsligt vejbestyrelsesansvar for dette vejnet. Tanken var bl.a. blevet luftet af et mindretal i Trafikministeriets Vejudvalg af 1940 og den daværende minister for offentlige arbejder Gunnar Larsen.

Også Socialdemokratiets trafikpolitiske ordfører gennem det meste af 1950’erne og 1960’erne, Svend Horn, havde ved forskellige lejligheder givet udtryk for dette synspunkt.

Modernisering af vejbestyrelsesloven i 1957 betød derudover en samling og opdatering af en række lovbestemmelser. Omfanget af denne opdatering fremgik af lovforslagets § 59, hvor ikke mindre end 7 bestemmelser fra enevældens tid blev ophævet, heriblandt vejforordningen af 1793. Ud over at være en samling og opdatering betød gennemførelsen af loven tillige, at vejbestyrelserne på en række områder fik bedre muligheder for at regulere vejforholdene, blandt andet i forbindelse med overkørsler og overgange. Her blev det i loven slået fast, at anlæg af nye overkørsler eller udvidet benyttelse af de eksisterende var betinget af vej-



bestyrelsens samtykke. Før den nye lov var hjemmelen til at regulere dette forhold tvivlsom. Ud over at skabe et mere klart regelsæt var reguleringen begrundet i et ønske om at forbedre færdselssikkerheden. En væsentlig del af færdselsulykkerne skyldtes den frie adgang fra randbebyggelsen og fra de mange overkørsler og sideveje til landevejene.

Med den ny lov fik vejbestyrelsen mulighed for at opkræve parkeringsafgifter.

Lindbergs lovkompleks betød samtidig en forenkling af de eksisterende regler for finansieringen af vejudgifterne og et skridt væk fra cigarkasseprincippet.

Cigarkasseprincippet gik i al enkelhed ud på "at motorafgifterne i deres helhed bør komme landets vejvæsen til gode" (Motorafgiftskommissionens betænkning, 1. del, s. 17, 1954) og dermed også, at motorafgifterne maksimalt burde have en størrelse, der svarede til vejudgifterne.

Den første motorafgift blev indført i lov af 18. april 1910. Det var en afgift udmålt efter vognens hestekræfter. Bestemmelsen, der ikke fandtes i regeringens forslag, blev indføjet af det nedsatte Folketingsudvalg med den motivering, "at motorvogne, og særligt de meget hurtigtkørende, forårsager et meget stærkt slid på vejene og derved bebyrder amter og kommuner med store udgifter, i hvilke de pågældende motorvognsejere som oftest ikke tager del". Staten

beholdt halvdelen af provenuet fra motorafgifterne, medens resten blev tilbageført til kommuner og amter. Ved forskellige lovændringer i 1913, 1918 og 1921 blev disse fordelingssatser ændret, således at statens andel blev reduceret til 1 pct., og resten fordeltes til de kommunale og amtskommunale vejmyndigheder efter forskellige fordelingsnøgler.

Vejfinansieringen hvilede i overensstemmelse med tankerne i 1793-forordningen på brugerne. På de lokale brugere gennem kommune- og amtsskatten og på de ikke-lokale brugere af vejnettet, gennem tilbageføringen af motorafgifterne. Selv om tilbageførmingsmekanismen var forholdvis bureaukratiske og ikke fuldt retfærdige, var de forudsætningen for, at det decentrale vejbestyrelsesansvar kunne opretholdes.

I løbet af 20'erne kom omsætningsafgiften og benzinafgiften til motorafgiften, og afgiftsskalaen for den sidstnævnte blev baseret på køretøjets vægt. Størstedelen af afgiftsprovenuet blev fortsat ført tilbage til kommuner og amter. Men staten, i form af ministeren for offentlige arbejder, fik midler til en vejfond med henblik på at kunne yde tilskud til vejarbejder af betydning for vejnettet som helhed. Det var primært gennem vilkårene for ydelse af vejfondstilskud, at ministeriet fik mulighed for at påvirke vejenes tekniske udformning. Det vil sige vejenes tværprofil, udformningen af





Flere biler betød for mange længere til arbejde, men ikke nødvendigvis længere transporttid. Danfoss 1982.

*Foto: Illustreret Tidende*

vejkryds og vejtilslutninger, krav til oversigt og krav til kørebanernes bæreevne. Sådanne tekniske standarder muliggør ensartede regler for køretøjernes vægt og dimensioner.

I 30'erne og 40'erne kom de såkaldte bro- og motorvejs-énører til. De blev opkrævet som øremærkede forhøjelser af benzinafgiften. Den første énøre skulle finansiere vejdelens omkostninger ved anlæg af broer over Storstrømmen og Oddesund (Lov af 8. april 1932). Senere blev det besluttet, at den også skulle dække udgifterne ved afløsning af broafgifterne på Limfjordsbroen.

Den anden énøre skulle dække udgifterne ved anlæg af en motorvej fra Rødby Havn til Storstrømsbroen og til en bro over Guldborgsund (lov af 17. april 1941). Senere blev det besluttet, at den tillige skulle anvendes til delvis dækning af udgifterne ved anlæg af en motorvej vest om København og til udbygning af Hørsholmvejen som motorvej.

Lindbergs lovkompleks havde til hensigt at forenkle dette system. Dette skete ved at samle afgiftsprovenuet fra motorafgifterne i en vejfond, som skulle administreres af ministeren for offentlige arbejder og indføre faste refusions-

regler for amternes og kommunernes vejudgifter uafhængigt af afgiftsprovenuets størrelse. Amterne fik 75 pct. refusion for de anerkendte vejudgifter. Kommunernes refusion blev fastsat for hver enkelt kommune "under hensyntagen til længden af kommunens offentlige veje, kommunens indbyggertal og størrelsen af de refusionsberettigede vejudgifter" (§ 1 stk. 2 i tilskudsloven af 7. juni 1958).

Det overskydende beløb i vejfonden, efter den automatiske refusion var fratrukket, kunne ministeren for offentlige arbejder efter forhandling med finansministeren bl.a. anvende som tilskud til anlæg, udbygning eller forstærkning af veje af betydning for den gennemgående færdsel. Tilskudsprocenten på disse arbejder kunne ydes med op til 85 pct. af udgifterne. I visse tilfælde endda med en højere procent. Før tilskuddet kunne ydes, var det dog nødvendigt, at der blev indhentet

en erklæring fra Vejnævnet om de pågældende arbejders ønskelighed. Amter og kommuner havde flertal i dette vejnævn.

Reformen var bl.a. begrundet i, at det havde vist sig vanskeligt at skabe sammenhæng mellem vejudgifterne og afgiftsprovenuet (cigarkasseprincippet), og fordi princippet var "uheldigt ud fra hensynet til statens almindelige finans- og konjunkturpolitik" (Motorafgiftskommissionen Betænkning 1. del s. 12). I 30'erne og under krigen ønskede man af hensyn til beskæftigelsen at fremme anlægsarbejder ud over det, der var mulighed for ved udelukkende at basere vejudbygningen på motorafgiftsprovenuet. Dette klarede man ved at oprette de såkaldte millionfonds, hvor statskassen forskudsvist stillede beløb til rådighed mod senere at få betalt beløbene tilbage fra vejfonden.

En anden væsentlig grund til reformen var, at det enkelte amts



Fra tiden før alkohol og benzin blev uvenner.  
Carlsberg reklame fra 1908.  
Kilde: Det Kongelige Bibliotek

og den enkelte kommunes refusion af afgifts-provenuet og størrelsen af samtlige andre kommuners vejudgifter. Det gav kommunerne store problemer med at budgettere de faktiske vejudgifter og dermed også deres skatteudskrivningsbehov.

### Lindbergs 2. vejreform

Lindbergs 2. vejreform tog nok et skridt tilbage til situationen før 1867. Med hovedlandevejsloven fra 1963 blev der genindført et statsligt vejbestyrelsesansvar for den del af hovedlandevejsnettet, der blev udbygget som motorveje, og det blev besluttet, at såvel anlæg som nedlæggelse af hovedlandeveje skulle vedtages ved lov.

SF'eren Arne Larsen kaldte det "et rigtigt skridt fremad i fuldkommengørelsen af vor vejlovgivning", og han sammenfattede sine bevæggrunde til at støtte reformen på følgende måde: "lovgivningsmagten bør have størst mulig indflydelse med, hvorledes de milliardbeløb, der nødvendigvis må bevilges til anlæg af motorveje og hovedlandeveje i de kommende år, anvendes. Det er tillige en forudsætning for den billigst mulige udførelse af de store motorvejs- og hovedlandevejsanlæg, at der foretages en central planlægning af disse vejes linieføring og deres tekniske udformning og af prioriteringen for udførelsen af de enkelte hovedlandevejs-

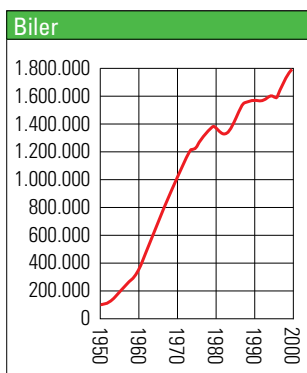
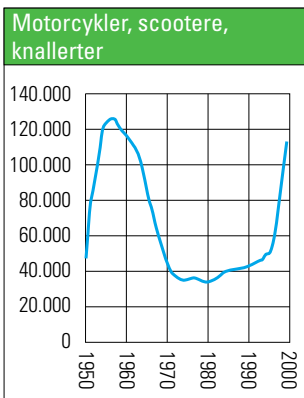
og motorvejsstrækninger" (FT 1962, sp. 1503).

Bortset fra Venstre, som mente, at den nødvendige udbygning af vejnettet kunne ske inden for rammerne af den 1. vejreform, støttede alle Folketingets partier Lindbergs 2. vejreform. Alle følte behovet for at få en mere aktiv styring fra Folketingets side på vejbygningsområdet set i lyset af den stærkt stigende vejtrafik, som fandt sted netop i disse år. Men samtlige partier benyttede også lejligheden til at understrege betydningen af et fortsat decentralt vejbestyrelsesansvar inden for de rammer, der enstemmigt var blevet vedtaget i forbindelse med 50'ernes vejreform. En af grundene til dette var, at de kommunale organisationer ikke mente, de kunne støtte lovforslaget. Denne holdning kunne formentlig genfindes inden for de fleste partier.

Den statslige vejudbygning på motorvejsområdet skulle betales fuldt ud af staten. Finansieringen skulle ske af de overskydende midler i vejfonden, efter at amter og kommuner havde fået udbetalt deres refusionsbeløb.

### Den 3. vejreform

Den 3. vejreform blev gennemført med vedtagelsen af lov om offentlige veje i 1971. Venstremanden Ove Guldberg var trafikminister. Med loven blev der gennemført en finansieringsreform, og staten fik vejbestyrelsesansvaret for hele hovedlandevejsnettet. Hermed



var man tilbage til situationen før 1867.

Finansieringsreformen var på det formelle plan det endelige brud med cigarkasseprincippet. Cigarkassen blev afskaffet! Provenuet fra motorafgifterne blev ikke længere henlagt i en vejfond, men indgik i statens almindelige indtægter. Vejfonden blev nedlagt, og kommunernes automatiske refusion af vejjudgifterne blev afskaffet. Staten gav fortsat tilskud til de kommunale aktiviteter på vejområdet. Det skete i form af generelle tilskud til kommunernes opgaveløsning på en lang række felter. Hvor stor en del af disse midler, der skulle gå til vejområdet, var op til en lokal politisk prioritering.

Den trafikpolitiske baggrund for denne ændring var, at det automatiske refusionssystem havde ført til en relativ høj standard på det sekundære vejnet, medens manglerne og udbygningsbehovet var på det overordnede vejnet. 60'ernes konjunkturpolitiske begrænsninger af de samlede vejjudgifter var primært blevet båret af de større vejprojekter, der helt eller delvist blev finansieret af staten.

Finansieringsreformen blev fulgt op af en ændring af vejbestyrelsesforholdene efter princippet om, at den, der har kompetencen til at træffe beslutninger, også må bære det økonomiske ansvar for beslutningerne. Staten havde indtil reformen bestyret ca. 200 km motorvej og betalt langt

hovedparten af anlægsudgifterne for ca. 2400 km hovedlandevej og refunderet 75 pct. af vedligeholdelsesudgifterne. Med reformen fik staten vejbestyrelsen og finansieringsansvaret for et hovedlandevejsnet på ca. 4.500 km. Amter og kommuner fik tilsvarende ansvaret og kompetencen for henholdsvis landevejene og kommunevejene.

### Senere udvikling

Selv om hovedstrukturen i vejbestyrelsesforholdene siden da er bibeholdt, indgår de centrale elementer i de tre vejreformer fortsat i den trafikpolitiske diskussion. Det drejer sig bl.a. om udmålingen og anvendelsen af motorafgifterne; om central kontra decentral bestyrelse af vejnettet, og om hvorvidt finansieringsmodellen på vejområdet giver mulighed for en hensigtsmæssig udbygning og vedligeholdelse af vejnettet.

- Med lov nr. 380 af 6. oktober 1987 om anlæg af en fast forbindelse over Storebælt fastsættes det, at broen skal betales ved brugerafgifter
- 1. januar 1998 overgik ca. 3.000 km hovedlandevej af de i alt ca. 4.500 km hovedlandevej til amterne. Det skete rent teknisk ved, at hovedlandevejene blev nedklassificeret til landeveje
- 30. juli 1998 udsendte EU-Kommissionen hvidbogen: "Fair Payment for Infrastructure Use: A phased approach to



I 1914 var der 3430 biler inkl. bivejs-automobiler (biler med maksimal egenvægt på 600 kg.) og 5248 motorcykler i Danmark.  
Kilde: SP2 Prepress



a common transport infrastructure charging framework in the EU”. Heri foreslås en betaling for brug af infrastrukturen, som står i relation til brugen – “all users of transport infrastructure should pay for the costs, including environmental and other external impacts, they impose, or as close as possible to the point of use”.

Modsatte side:

Luffoto af Storebæltsbroerne med Sprogø i midten, set fra Fynssiden.

Foto: Sund & Bælt

Det knager i samfundets fuger og bånd,  
lad falde, hvad ikke kan stå,  
men ræk mig, oh bror, din behandskede hånd,  
lad køre, hvem ikke vil gå.

Bo Bojesen, Blæksprutten 1960







“Danmark er et af de lande, hvor fordelingen af land og vand øver størst indflydelse på samfærdselsforholdene. Det danske lands sønderdeling af sund, bælt og fjord har helt fra forhistorisk tid givet skibsfarten en så fremskudt stilling som den interne samfærdselsfaktor, at her i Europa kun forholdene i Norge og Grækenland tåler sammenligning hermed”.

Aage Aagesen: Geografiske studier over jernbanerne i Danmark, København 1949.

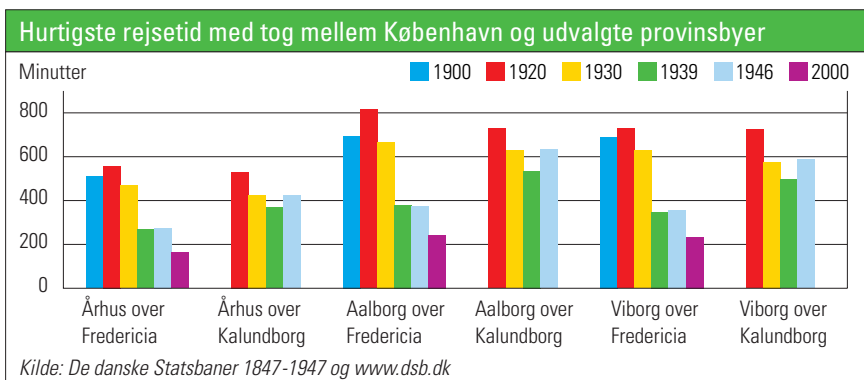
Etableringen af mere end 35 faste forbindelser i form af broer, dæmninger og tunneler mellem de forskellige områder af Danmark har indtaget en væsentlig plads i det 20. århundredes trafikpolitik og sammenfatter for så vidt den overordnede bestræbelse i hele århundredets trafikpolitik – at øge transportkapaciteten og gøre

transport hurtigere og billigere.

I forhold til den øvrige trafikale infrastruktur er broer og tunneler forholdsvis dyre og teknisk komplicerede at opføre. Dertil kommer, at beslutninger på dette område i forhold til eksempelvis færdselsreglerne er vanskeligt reversible. Disse karakteristika ved de faste forbindelser er forklaringen på, at en relativt stor del af den politiske diskussion på trafikområdet har været relateret til at diskutere de faste forbindelser, deres udformning og i hvilken rækkefølge det eventuelt ville være hensigtsmæssig at realisere dem. De fleste af projekterne har haft en temmelig lang tilblivelseshistorie. Inkubationstiden har stort set været proportional med projekternes størrelse.

I modsætning til mange andre former for politisk regulering kan man tage billeder af det politiske resultat på dette område af trafikpolitikken. De væsentligste broer er vist på de følgende sider.

Grafen viser med tydelighed de faste forbindelsers reducerende indflydelse på rejsetiden.



# 1930

# 1933



Bro	Kong Christian d. X's Bro	Limfjordsbroen
Farvand	Als Sund ved Sønderborg	Limfjorden
Mellem	Jylland og Als	Aalborg og Nørresundby
Type	Klapbro med buefag	Klapbro
Længde	331 m	640,4 m
Bredde	12,6 m	21,4 m
Gennemsejlingshøjde	5 m – kan åbnes	9,5 m – kan åbnes
Gennemsejlingsbredde	30 m	30 m
Byggeperiode	1925–30	1930–33
Indvielse	7. oktober 1930	30. marts 1933
Bilspor	2	4
Tog	Nej	Nej
Cykelsti	2	2
Fortov	1	2
Årsdøgntrafik	16.400 (1970)	30.400 (1970)
Årsdøgntrafik	10.400 (1998)	31.000 (1999)

# 1934

# 1935



Bro	Guldborgsundbroen	Gamle Lillebæltsbro
Farvand	Guldborg Sund	Lillebælt
Mellem	Falster og Lolland	Fyn og Jylland
Type	Klapbro med buefag	Gitterdragerbro
Længde	180 m	1.178 m
Bredde	ca. 7 m	20,5 m
Gennemsejlingshøjde	4 m – kan åbnes	33 m
Gennemsejlingsbredde	30 m	220 m
Byggeperiode	1933–34	1929–35
Indvielse	6. oktober 1934	14. maj 1935
Bilspor	2	2
Tog	Nej	2
Cykelsti	Nej	1
Fortov	Nej	1
Årsdøgntrafik	500 (1938)	1.600 (1938)
Årsdøgntrafik	2.600 (1998)	7.100 (1998)



# 1935

# 1937



Bro	Kronprins Frederiks Bro	Masnedsundbroen
Farvand	Roskilde Fjord	Masnedsund
Mellem	Frederikssund og Hornsherred	Sjælland og Masnedø
Type	Klapbro	Klapbro
Længde	151 m	201 m
Bredde	12,1 m	8,8 m
Gennemsejlingshøjde	3,5 m – kan åbnes	Kan åbnes
Gennemsejlingsbredde	30 m	25 m
Byggeperiode	1934–35	–
Indvielse	30. oktober 1935	6. august 1937
Bilspor	2	2
Tog	Nej	Ja
Cykelsti	2	Ja
Fortov	2	Ja
Årsdøgntrafik	2.000 (1956)	1.000 (1938)
Årsdøgntrafik	16.800 (1998)	4.400 (1998)

# 1937



Bro	Storstrømsbroen
Farvand	Storstrømmen
Mellem	Masnødø og Falster
Type	Bue-/bjælkebro
Længde	3.199 m
Bredde	ca 14 m
Gennemsejlingshøjde	26 m
Gennemsejlingsbredde	136 m
Byggeperiode	1933–37
Indvielse	26. september 1937
Bilspor	2
Tog	Ja
Cykelsti	Ja
Fortov	Ja
Årsdøgntrafik	1.000 (1938)
Årsdøgntrafik	4.400 (1998)



Ingeniør- og plakatkunst.  
Plakat af Aage Rasmussen.

# 1937

# 1938



Bro	Knippelsbro	Oddebroen
Farvand	Inderhavnen	Odde Sund
Mellem	København K og Christianshavn	Grisetåodde og Thyholm
Type	Klapbro	Klapbro med buet fag
Længde	114,5 m	472 m
Bredde	27,4 m	Ca. 15 m
Gennemsejlingshøjde	5,4 m – kan åbnes	5 m – kan åbnes
Gennemsejlingsbredde	35 m	29 m
Byggeperiode	1935–37	1934–38
Indvielse	17. december 1937	15. maj 1938
Bilspor	4	2
Tog	Nej	1
Cykelsti	2	1
Fortov	2	1
Årsdøgntrafik	9.700 (1938)	700 (1956)
Årsdøgntrafik	31.400 (1999)	5.300 (1998)

# 1939

# 1942



Bro	Vilsundbroen	Aggersundbroen
Farvand	Vilsund	Aggersund
Mellem	Thy og Mors	Løgstørsiden og Aggersund by
Type	Klapbro med buefag	Klapbro med buefag
Længde	382 m	228 m
Bredde	10,4 m	10,4 m
Gennemsejlingshøjde	4 m – kan åbnes	5,4 m – kan åbnes
Gennemsejlingsbredde	30 m	30 m
Byggeperiode	1937–39	1939–42
Indvielse	16. juli 1939	18. juni 1942
Bilspor	2	2
Tog	Nej	Nej
Cykelsti	1	1
Fortov	1	1
Årsdøgntrafik	900 (1956)	800 (1956)
Årsdøgntrafik	7.100 (1998)	6.600 (1998)



# 1943

# 1952



Bro	Dronning Alexandrines Bro	Munkholmbroen
Farvand	Ulvsund	Isefjord
Mellem	Sjælland og Møn	Munkholmen og Langtved
Type	Åben buebro	Buebro
Længde	745,5 m	114 m
Bredde	10,7 m	12,2 m
Gennemsejlingshøjde	26 m	3,45 m
Gennemsejlingsbredde	127,5 m	39,6 m
Byggeperiode	1939–43	1951–52
Indvielse	30. maj 1943	4. juni 1952
Bilspor	2	2
Tog	Nej	Nej
Cykelsti	2	2
Fortov	2	2
Årsdøgntrafik	900 (1956)	600 (1956)
Årsdøgntrafik	4.200 (1998)	4.400 (1998)

# 1954

# 1959



Bro	Langebro	Sjællandsbroen
Farvand	Inderhavnen	Kalvebodløbet og Sluseløbet
Mellem	København V og Amager	København V og Amager
Type	Klapbro	Klapbro
Længde	251,9 m	30 m
Bredde	32 m	26 m
Gennemsejlingshøjde	7 m – kan åbnes	3 m – kunne åbnes til 1996
Gennemsejlingsbredde	35 m	16 m
Byggeperiode	1949–54	1957–59
Indvielse	27. juni 1954	1. marts 1959
Bilspor	6	4
Tog	Nej	Nej
Cykelsti	2	2
Fortov	2	2
Årsdøgntrafik	33.300 (1955)	13.400 (1960)
Årsdøgntrafik	62.200 (1999)	44.500 (1999)

# 1962

# 1963



Bro	Langelandsbroen	Frederik d. IX's bro
Farvand	Rudkøbing Løb	Guldborg Sund
Mellem	Siø og Langeland	Falster og Lolland
Type	Bue/bjælkebro	Klapbro
Længde	774 m	295 m
Bredde	15,35 m	25,4 m
Gennemsejlingshøjde	26 m	4 m – kan åbnes
Gennemsejlingsbredde	91 m	20 m
Byggeperiode	1960–62	1960–62
Indvielse	10. november 1962	14. maj 1963
Bilspor	2	4
Tog	Nej	1
Cykelsti	2	2
Fortov	2	1
Årsdøgntrafik	1.800 (1963)	7.600 (1964)
Årsdøgntrafik	7.300 (1998)	18.800 (1999)

# 1966

# 1968



Bro	Svendborgsundbroen	Egersundbroen
Farvand	Svendborgsund	Egersund
Mellem	Svendborg og Tåsinge	Alnor og Egersund by
Type	Bjælkebro	Klapbro
Længde	1.220 m	238 m
Bredde	14,1 m	19,6 m
Gennemsejlingshøjde	33 m	4,8 m – kan åbnes
Gennemsejlingsbredde	90 m	25 m
Byggeperiode	1963–66	1965–68
Indvielse	18. november 1966	19. juni 1968
Bilspor	2	4
Tog	Nej	Nej
Cykelsti	2	Nej
Fortov	2	2
Årsdøgntrafik	6.600 (1967)	4.300 (1970)
Årsdøgntrafik	15.200 (1999)	10.800 (1998)

# 1970

# 1976



Bro	Ny Lillebæltsbro	Hadsundbroen
Farvand	Lillebælt	Mariager Fjord
Mellem	Fyn og Jylland	Hadsund syd og Hadsund nord
Type	Hængebro	Klapbro
Længde	1.700 m	251,7 m
Bredde	33,3 m	21,6 m
Gennemsejlingshøjde	44 m	2,9 m – kan åbnes
Gennemsejlingsbredde	600 m	26 m
Byggeperiode	1965–70	1974–76
Indvielse	21. oktober 1970	10. november 1976
Bilspor	6 + 2	4
Tog	Nej	Nej
Cykelsti	Nej	2
Fortov	Nej	1
Årsdøgntrafik	13.500 (1970)	5.200 (1956)
Årsdøgntrafik	45.300 (1999)	8.400 (1998)



# 1978

# 1980



Bro	Sallingsundbroen	Vejlefjordbroen
Farvand	Sallingsund	Vejlefjord
Mellem	Salling og Mors	Vejle syd og Vejle nord
Type	Bjælkebro	Bjælkebro
Længde	1.717 m	1.712 m
Bredde	16,7 m	27,6 m
Gennemsejlingshøjde	26 m	40 m
Gennemsejlingsbredde	93 m	110 m
Byggeperiode	1973–78	1975–80
Indvielse	30. maj 1978	1. juli 1980
Bilspor	2	4 + 2
Tog	Nej	Nej
Cykelsti	2	Nej
Fortov	2	Nej
Årsdøgntrafik	4.200 (1955)	16.900 (1980)
Årsdøgntrafik	9.000 (1999)	49.300 (1999)

# 1981

# 1985



Bro	Alssundbroen	Farøbroerne
Farvand	Als Sund	Storstrømmen
Mellem	Jylland og Als	Sjælland og Farø og Falster
Type	Bjælkebro	Skråstagsbro
Længde	662 m	1.596 + 1.726 m
Bredde	17 m	22,4 m
Gennemsejlingshøjde	33 m	26 m
Gennemsejlingsbredde	150 m	290 m
Byggeperiode	1978–81	1980–85
Indvielse	19. oktober 1981	4. juni 1985
Bilspor	4	4
Tog	Nej	Nej
Cykelsti	Nej	Nej
Fortov	Nej	Nej
Årsdøgntrafik	8.100 (1981)	8.300 (1985)
Årsdøgntrafik	20.700 (1999)	16.600 (1999)

# 1987

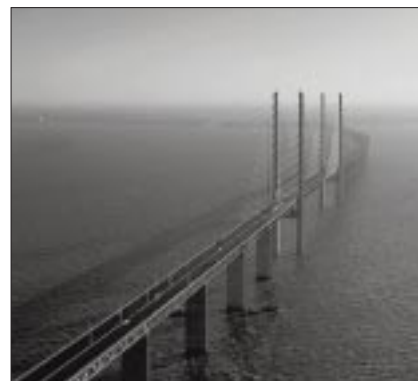
# 1997



Bro	Kalvebodbroerne	Storebælt vest
Farvand	Sorterenden/Kalvebodløbet	Storebælt
Mellem	Hvidovre og Amager	Sprogø og Fyn
Type	Bjælkebro	Bjælkebro
Længde	241 + 150 m	6.611 m
Bredde	18 + 14,5 m	25 m
Gennemsejlingshøjde	16 m	18 m
Gennemsejlingsbredde	35 m	82–110 m
Byggeperiode	1982–87	1987–97
Indvielse	6. august 1987	1. juni 1997
Bilspor	6 + 2	4 + 2
Tog	Nej	2
Cykelsti	1	Nej
Fortov	Nej	Nej
Årsdøgntrafik	23.000 (1987)	17.900 (1998)
Årsdøgntrafik	63.200 (1999)	18.900 (1999)

# 1998

# 2000



Bro	Storebælt øst	Øresundsbron
Farvand	Storebælt	Flinterenden
Mellem	Sjælland og Sprogø	Danmark og Sverige
Type	Hængebro	Skråstagsbro
Længde	6.790 m	7.845 m
Bredde	31 m	30,2 m
Gennemsejlingshøjde	65 m	57 m
Gennemsejlingsbredde	1.624 m	490 m
Byggeperiode	1987–98	1993–2000
Indvielse	14. juni 1998	1. juli 2000
Bilspor	4 + 2	4 + 2
Tog	Nej	2
Cykelsti	Nej	Nej
Fortov	Nej	Nej
Årsdøgntrafik	17.900 (1998)	
Årsdøgntrafik	18.900 (1999)	

# På vej fra bane til vej

I 1918 blev den sidste af de store jernbanelove vedtaget i Rigsdagen. Den indeholdt planer om anlæg af 42 privatbaner til supplement af det ganske tætmaskede banenet, de fleste egne af landet allerede var forsynet med. Vedtagelsen af loven var på et overordnet plan udtryk for den fortsatte tiltro til banen som den moderne transportform. Denne tiltro til banen var forankret i to eller tre generationers praktiske erfaringer med banens velsignelser sammenlignet med hestevogn eller gå-ben.

I mands minde havde befolkning og erhvervsliv fået adgang til et moderne transportsystem, som havde 4- eller 5-doblet rejsehastigheden.

Den politiske styring af jernbanevæsnet bød på kendte problemer. Skulle man koncentrere sig om at udbygge hovedlinjer frem for at anlægge flere sidebaner?

Hvordan sikre man effektiviteten i banedriften? Hvordan skulle statsbanernes takstpolitik være?

Selv om disse og mange andre spørgsmål gav anledning til hede politiske diskussioner, så var jernbanen et planlagt system, hvor politikere gennem koncessioner, bevillinger, takst- og styringslove havde overordentlig stor indflydelse på trafikken.

I store dele af landet var der i praksis ingen konkurrence til banetransporten. Det offentlige trafiksystem var dominerende.

I løbet af de næste ti år blev denne situation dramatisk ændret. Den 1. september 1910 var der indregistreret ca. 1.000 motorvogne og ca. 3.500 motorcykler. Den 1. juli 1925 var tallene ca. 59.000 motorvogne, heraf ca. 1000 busser og 10.000 lastbiler, og ca. 18.300 motorcykler. Den erhvervsmæssige transport med busser og lastbiler indførte en følelig konkurrence for person- og godstransporten på bane. Og i forhold til jernbanens planlagte karakter, hvor hvert enkelt led skulle passe ind i hinanden for at systemet virkede, var bilen ret anarkistisk. Rutebil- og lastvognstrafikken kunne lettere tilpasses den skiftende efterspørgsel.

Denne situation krævede en nyorientering i trafikpolitikken.

Rutekørsel med busser og fragtmandskørsel med lastbiler vandt frem, og det ledte i tyverne til den første regulering af konkurrenceforholdet mellem vej og bane – først og fremmest gennem en regulering af vejtrafikken med det formål at beskytte jernbanen.



## Færdselsloven af 1923

I december 1922 fremsatte justitsminister Rytter det første forslag til færdselslov. Fremsættelse af lovforslaget blev begrundet i to forhold.

For det første behovet for at få færdselsreglerne gjort ensartede og landsdækkende.

For det andet behovet for at få udfærdiget regler om rutebilkørsel. Bl.a. for at beskytte borgerne mod for smarte rutebilejere. "Det er uhyrligt, hvad man træffer på ude omkring på landevejene af små lette vogne belæssede med 20-30 mennesker ..... hele vognen og hele maskineriet vibrerer, det ligner forfra en loppe, der kommer krybende hen ad vejen, idet den har dette klejne forstel, og så ser man den store menneskemasse bagude. Det er fuldkommen uforsvarligt" (FT, 1923, sp.2844).

Den kørsel, der blev reguleret, var rutekørsel med automobil til befording af personer ad en bestemt rute og efter en forud fastlagt køreplan uden for købstæder og flækker. En sådan trafik krævede for fremtiden skriftlig tilladelse, udstedt af amtsrådet. Foregik kørslen gennem flere amtsråds kredse, skulle tilladelsen meddeles af det amtsråd, i hvis kreds den længste del af ruten lå, efter forhandling med berørte by-, sogne og amtskommuner. Foregik kørslen udelukkende ad kommunale biveje, kunne tilladelsen gives af vedkommende kommunalbestyrelse.

For tilladelsen skulle der betales en årlig afgift til amtsrådet. Afgiften skulle fastsættes af amtsrådet efter forhandling med Justitsministeriet. Afgiften skulle udmåles i forhold til vognens passagerpladser og efter rute-længde. Afgiften skulle fordeles til de by-, sogne- og amtskommuner, på hvis veje kørslen fandt sted og skulle udelukkende anvendes til vejenes forbedring og vedligeholdelse.

Til tilladelsen kunne der knyttes betingelser bl.a. med hensyn til overholdelse af fastsatte køreplaner, takster og maksimumsgrænsen for antallet af passagerer i forhold til vognens konstruktion og bæreevne. Føreren af en rutebil skulle være mindst 22 år og have ført bil i mindst et år. Derudover fik justitsministeren bemyndigelse til efter forhandling med ministeren for offentlige arbejder "at påbyde ensartede bestemmelser om de krav, der stilles til ruteautomobiler" (§19 i lovforslaget).

I forhandlingerne om lovforslaget blev der især lagt vægt på at sikre, at rutebilkørsel kunne ske på en for passagererne betryggende måde. Folketingets udvalg, der behandlede forslaget, gik endda



Off. personbefordring 1922	
Rutebiler	70 mio. personkm.
Privatbaner	300 –
Statsbaner	1.000 –
I alt	1.370 –

"Det er uhyrligt, hvad man træffer på ude omkring på landevejene af små lette vogne belæssede med 20-30 mennesker ....."

Foto: Jens Birch



Rutebilen, set fra passagerens synsvinkel, 1979.

Foto: Jens Frederiksen

så vidt i deres betænkning, at de lavede et "Forslag til reglement for Person-Ruteautomobiler" for at understrege deres synspunkter i denne sag. Derudover var der en vis bekymring for størrelsen af den afgift, der skulle betales for at få en tilladelse.

Vedtagelsen af Færdselsloven af 1. maj 1923 var ikke specielt fokuseret på konkurrenceforholdet mellem rutebil og tog. Loven knæsatte dog det princip, at adgangen til markedet for rutekørsel krævede tilladelse af en offentlig myndighed, og at tilladelseskompetencen blev overladt til de lokale myndigheder. Der var mulighed for rekurs til en central myndighed, hvor kørslen vedrørte flere kommuner, og hvor der ikke kunne opnås enighed blandt dem.

Den decentrale styring af tilladelserne til rutekørsel var i overensstemmelse med hovedreglen i lov om bestyrelsen af Vejevæsenet m.v. af 21. juni 1867. Her var kommuner og amter blevet tillagt bestyrelsesretten og vedligeholdelsespligten på vejnettet. Sager angående vejene og brugen af dem henhørte under vedkommende by-, sogne- eller amtskommunes afgørelse. Buskørsel drejer sig i en vis forstand også om brug af veje.

Desuden blev det fastsat, at betingelsen for at få tilladelse forudsatte, at køretøjet opfyldte bestemte krav, og at chaufføren skulle have en vis uddannelse.

Men forholdet mellem jernbaner og rutebiler som konkurrenter og eventuelle samarbejdspartnere spøjte stadig i baggrunden. Der blev i midten af 20'erne nedsat ikke mindre end to kommissioner, der skulle beskæftige sig med forskellige aspekter af dette spørgsmål. Det var:

"Den af ministeren for offentlige arbejder den 12. maj 1923 nedsatte kommission til undersøgelse af spørgsmålet om, hvorvidt alle de ved jernbanelovene af 1908 og 1918 vedtagne privatbaneanlæg bør fremmes samt om, hvor automobildrift med fordel kan foretrækkes for jernbanedrift m.v." og,

"Det af ministeren for offentlige arbejder under 17. marts 1925 nedsatte udvalg til behandling af spørgsmålet om et samarbejde mellem jernbaner og rutebiler samt af de spørgsmål vedrørende kørsel med motorkøretøjer som måtte være af særlig interesse for vejevæsenet, derunder navnlig også om afgifterne og disses størrelse, m.v.".

Det er det sidste udvalg, som er af interesse i denne sammenhæng. Udvalgets betænkning blev afgivet i januar 1927, og det deri indeholdte lovforslag om reguleringen af omnibus- og fragtmandskørslen blev i næsten uforandret form fremsat i landstinget den 25. februar. Den 2. juli 1927 blev loven vedtaget.

## Lov om omnibus- og fragtmandskørsel med motorkøretøjer af 4. juli 1927

Som grundlag for vurderingen af den fremtidige regulering af forholdet mellem bus og tog foretog udvalget en kortlægning af omfanget og karakteren af omnibuskørslen.

Grundlaget for denne kortlægning var indberetninger fra amtsrådene. Amterne havde i vid udstrækning oplysningerne som følge af, at de var blevet koncessionsmyndighed med vedtagelsen af færdselsloven af 1923. Pr. 1. januar 1926 var der i alt 715 personførende ruter. Fordelingen af ruterne fremgår af tabellen på denne side.

Samtlige ruter og samtlige jernbanelinier blev tegnet op på et Danmarkskort, hvoraf et udsnit er vist i kortet side 76 (plus eksempel-tabel fra Maribo Amt).

På baggrund af denne analyse konstaterede udvalget:

- at i et meget stort antal tilfælde udstråler ruterne fra købstæderne og følger jernbanelinierne ret nøje
- at de derved ofte konkurrerer om de samme trafikemner, som jernbanerne skal arbejde med
- at rutebilernes køreplaner ofte ikke er lagt for at udfylde de trafiktomme rum i jernbanernes køreplaner
- at rutebilerne bemægtiger sig en ikke uvæsentlig del af den trafikmængde, der af hovedbanerne føres ud til stationer for at befordres videre af lokalbanerne. Det fandt udvalget langt hen ad vejen var en

Rutebilkørsel 1926			
Landsdel	Antal ruter	Samlet rutelængde	Gnst. rutelængde
Bornholm	8	220 km	27,5 km
Sjælland	157	3.980 km	25,4 km
Lolland-Falster	23	750 km	32,6 km
Fyn	67	1.560 km	23,3 km
Jylland	460	12.910 km	28,1 km
I alt	715	19.420 km	27,2 km

*Kilde: Betænkning 1927, s.23*

urimelig situation. Først og fremmest fordi udvalget ikke fandt, at jernbanetrafikken kunne erstattes af rutebiltrafik. Udvalget mente ikke, at rutebilsystemet “uden at båndlægge en meget stor kapital i køretøjer, for hvilke der sædvanligvis ikke haves anvendelse” kunne imødekomme udsvingene i transportefterspørgslen. Rutebilkørslen skulle derfor organiseres, så den i første række supplerede banetrafikken, dels ved at udfylde jernbanetomme rum, dels ved i banens naturlige opland at tjene som en forgrening af denne ved at føre den enkelte egns transportmængde til og fra banen.

Ambitionen var med andre ord at skabe en rationel udbygning af trafiknettet i det omfang, det samfundsøkonomisk kunne forsvares – “den situation, der må tilstræbes, er et vel tilrettelagt trafiknet, spændende så vidt muligt over hele landet, placeret under nøje hensyntagen til hver enkelt egns trafikbehov og trafikmuligheder. I dette net skal automobilruterne danne led, der er lige



Jernbaner og rutebiltrafik.  
Kilde: Betænkning af 1927

så vel berettigede og derfor i lige så høj grad skal værnes mod urimelig konkurrence som jernbanerne. Offentlighedens interesse i et sådant omspændende, rationelt og fast trafiknet er så stor, at en offentlig tilladelse til hvert enkelt leds indføjeelse deri må synes naturlig. Specielt for det trafikerende publikum vil det være af den største interesse, at de samme hensyn, som vedkommende offentlige myndighed bestandigt har varetaget med hensyn til jernbaneløbet: at den foregår regelmæssigt, under betryggende

former og til priser, der er overkommelige for trafikanterne, også her iagttages. Og endelig vil ved en rationel, systematisk ordning af disse forhold samfundet uden forøgelse af udgifterne kunne opnå en bedre trafik end den nuværende” (Betænkning af 1924, s.29).

I princippet mente udvalget, at dette rationelle – af det offentlige styrede – transportnet både skulle gælde for person- og gods-transport.

Den kørsel, der skulle reguleres, var omnibuskørsel og fragtmandskørsel. Den afgørende kvalitet ved



## 8. Maribo Amt.

Rute Løbe- Nr.	Rute	Læng- de i km	Plads- antal	Turantal i hver Retning		Køre- dage	Pladskm pr. Uge		Persontakst			Godstakst	Anmærkning
				Hver- dage	S.&H- dage		Ialt	pr.Rute- km	Gennemsn. pr. km		Mind- ste- beta- ling		
									Maksi- mum	Mini- mum			
638	Kappel—Nakskov.....	12	7	1	1	hv. D.	1 180	98	.....	11		—	
639	Maribo—St. Muses—Nysted.	23,8	8	2	0	—	4 600	192	15	8,5		—	
640	Guldborg L.—Sakskøbing...	11,2	9	2	3	—	3 000	270	15	—	.....	.....	Postførende.
641	Vaaløse — Kippinge — Nykø- bing F.	23,9	15	1	0	kun Hverd.	4 300	180	—	6,5			
642	a. Horbelev — Falkørslev — Nykøbing F.	20	13	2	0	Tirs- Lørd.	2 100	104	12	5	.....	mindst 50	
	b. Horbelev — Karleby — Ny- købing F.	24		2	2	Sønd- Onsd- Fred.	3 700	156	12	5	.....	—	
	c. Horbelev — Bregninge — Stubbekøbing.	16		2	—	Torsd.	830	52	12	5	.....	—	
643	a. Sakskøbing — Vigsnæs ....	12		1	.....	Mand- Tirs- Lørd.	580	48	12,5	9,5			
	b. Sakskøbing — Soesmarke — Majbølle.	11	8	1	.....	Fred.	180	16	12,5	9,5			
	c. Sakskøbing — Krungersrup .	8		1	.....	Torsd.	130	16	12,5	9,5			
	d. Sakskøbing — Slemmingsø .	7		1	.....	Torsd.	110	16	12,5	9,5			

Oversigt over rutebilruter i  
Maribo Amt.

Kilde: Betænkning af 1927

disse to systemer, som man  
så på situationen i 1927, var:

- at der var tale om en på for-  
hånd annonceret rutekørsel
- at kørslen stod åben for alle  
mod betaling af en enhedspris.

Disse kendetegn ved systemet  
betød, at offentligheden fik adgang  
til person- og varetransport mod  
en brøkdelt af turens samlede om-  
kostninger. Forudsætningen for at  
systemet virkede var, at transport-  
udbyderen fik dækket sine om-  
kostninger. For også at udbyde  
kørsel på trafiksvage tidspunkter  
krævede det en vis beskyttelse

mod konkurrence på tidspunkter  
med stor efterspørgsel.

I forhold til reguleringen i  
færdselsloven af 1923 blev fragt-  
mandskørslen og kaper- og turist-  
kørslen inddraget under den  
kørsel, der krævede tilladelse.

Tilladelsesudstedelsen skulle  
som i færdselsloven fortsat vareta-  
ges af de decentrale myndigheder –  
med en væsentlig tilføjelse. Alle  
tilladelser skulle forelægges  
ministeren for offentlige arbejder  
ledsaget af en nærmere begrundelse  
og et udkast til de vilkår, som til-  
ladelsen skulle gives på.



Ministeren fik bemyndigelse til, hvis hensynet til bestående ruter talte derfor, at bestemme, at den pågældende tilladelse ikke måtte gives eller kun på nærmere angivne vilkår. "Der er herved åbnet adgang for ministeren både til at varetage "trafiknettets" interesser og til at tage et rimeligt hensyn til bestående ruter, i hvilke der allerede kan være bundet betydelige kapitaler" (Betænkning af 1927, s. 61). Heri lå en slet skjult kritik af den måde, tilladelseskompetencen hidtil var blevet varetaget på.

Inden afgørelsen skulle sagen dog forelægges et nævn på 11 medlemmer til udtalelse, bestående af repræsentanter for vejmyndighederne og transportorganisationerne. For at få tid til at behandle sagen centralt, forudsattes det i lovforslaget, at kommunerne indsendte sagen 3 måneder før det tidspunkt, tilladelsen skulle gælde.

Nævnets virksomhed skulle finansieres af en afgift på de udstedte tilladelser. Til gengæld bortfaldt den rutebilafgift, som var blevet indført med færdselsloven af 1923. Denne afgift var i de fleste amter graderet efter køretøjets vægt (0,15 – 0,20 – 0,25 – 0,30 øre pr. pladskilometer) og indbragte i 1924-25 godt 800.000 kr. Set i forhold til at amternes og sognekommunernes udgifter til veje var på ca. 35 mio. kr. i det samme år betød den kun lidt, men følte samtidig tyngende for adskillige rutebilejere.

Ved behandlingen af lovforslaget var der bred politisk enighed om, at det var nødvendigt at regulere konkurrencen mellem togene og de ny transportmidler. Og linjen i det lovforslag, som det nedsatte udvalg havde foreslået, blev derfor bevaret nogenlunde uændret i det vedtagne lovforslag.

Den vigtigste ændring i det vedtagne lovforslag i forhold til det fremsatte var, at ministeren for offentlige arbejder ikke automatisk havde det endelige ord, når der var uenighed om, hvorvidt en tilladelse skulle gives. Fastholdt det decentrale råd, som oprindeligt skulle tage stilling til ansøgningen, deres holdning efter ministerens eventuelle forslag til ændringer i tilladelsesvilkårene, stod den oprindelige indstilling ved magt. Et lille knæfald for vejejerne og dem, der måtte formodes at kende til forholdene i lokalområdet.

Men det betød dog ikke, at alt var fryd og gammen ved behandlingen af sagen i Rigsdagen. Navnlig ordføreren for det radikale venstre, Gunnar Fog-Petersen, pegede på adskillige ømme punkter.

Det gjaldt den "centrale regulerende myndighed". "Hvordan skulle et nævn, der sidder i hovedstaden, og som er sammensat af enkelte kommunale repræsentanter fra hele landet, som kun kan kende deres egen egn, i forbindelse med centraladministrationens embedsmænd kunne have nogen som helst ide om disse forhold? De kan se på



1935  
AEC Mark 1,  
DSB busser.  
*Foto: Combus A/S*



1937  
Pålængsbuss,  
DSB busser.  
*Foto: Combus A/S*



1939  
20 personers Bedford med  
Longframe-Aggregat,  
DSB busser.  
*Foto: Combus A/S*

1947  
DAB Leyland,  
Den røde orm,  
DSB busser.  
*Foto: Combus A/S*



1949  
Daimler,  
DSB busser.  
*Foto: Combus A/S*



et kort og undersøge nogle statistikker; men det, det kommer an på: hvorledes ruten virker på egnen, og hvad nytte befolkningen har af den, det kan de ikke danne sig en begrundet mening om”.

Det gjaldt endvidere det mere principielle spørgsmål om, hvordan man sikrer den dynamiske udvikling hos et “beskyttet” transportmiddel og en dynamisk udvikling i det offentlige trafiksystem i øvrigt. “Hvor jernbanerne ikke er i stand til at tilfredsstille befolkningens behov på nogenlunde lige konkurrencevilkår, der må man erkende, at de har udspillet deres rolle, eller også må man undersøge, om der ikke er muligheder for at drive dem på en anden måde end den, hvorpå de hidtil er blevet drevet”.

Fog-Petersen mente ligefrem, at den opgave, man havde stillet sig: “at ville regulere trafikken i hele landet, skabe en rationel trafikfordeling, er uløselig – smukke ord uden virkeligt indhold -; den er uløselig for så vidt den ikke allerede er løst af det praktiske liv”.

### Efterfølgende udvikling

– I 1950 vedtog Rigsdagen Lov nr. 257 af 27. maj 1950: Lov om omnibus- og fragtmandskørsel. Den alt-afgørende ændring i forhold til 1927-loven var, at amter og kommuner fik den endelige tilladelseskompetence til al omnibus- og fragtmandskørsel, der havde en rute, som holdt sig inden for to amter. Tilladelseskompetencen til

Kollektiv bustrafik	1936	1994
Gennemsnit rutelængde	26 km	22,4 km
Antal busser	1.142 busser	4.517 busser
Gennemsnit antal siddepladser	18,9 pladser	43,2 pladser
Antal siddepladser	21.636 pladser	195.000 pladser
Antal vognkilometer	42.220.000 km	289.476.524 km
Driftsindtægter	14.892.000 kr	2.490.000.000 kr *
Driftsudgifter	12.764.000 kr	1.487.000.000 kr *
Overskud (+) / tilskud (-)	2.128.000 kr	- 1.003.000.000 kr
Overskuds% (+) / tilskuds%(-)	17 %	- 40 %
		* 1996

treamtstrafik blev placeret hos et landsnævn, hvis formand blev udpeget af ministeren for offentlige arbejder samt 6 medlemmer valgt af Rigsdagen. Ministeren for offentlige arbejder havde således ikke længere mulighed for direkte at varetage “trafikhelhedens” interesser.

– I 1973 blev fragtmandskørslen taget ud af den reguleringsramme, som i sine grundtræk havde været gældende siden 1927. Det skete gennem Folketingets vedtagelse af lov om godstransport med motor-køretøjer. Ønsket var at lave en samlet regulering af lastvognskørslen.

– I slutningen af 70’erne blev reguleringen af buskørslen ændret gennem vedtagelse af lov om buskørsel, lov om hovedstadsområdets kollektive trafik og lov om den lokale og regionale kollektive personbefordring uden for hovedstadsområdet.

# Den fri vognmand

## Transportorganisationernes trafikudvalg 1945

Den 16. januar 1945 besluttede et indkaldt fællesmøde bestående af repræsentanter for de faglige transportorganisationer at nedsætte et udvalg "til undersøgelse af mulighederne for efter krigen at lede dansk transportvæsen ind i et spor, som forhindrer en gentagelse af den planløse og ødelæggende konkurrence, der var så karakteristisk for perioden 1920-1940" (Betænkningen fra Transportorganisationens trafikudvalg s.3). Udvalget bestod af repræsentanter fra 11 fagforbund, bl.a. Dansk Arbejdsmandsforbund, Dansk Lokomotivmands Forening, Dansk Jernbaneforbund, Sømændenes Forbund og Chaufførernes Fagforening. Udvalget afgav i 1946 deres betænkning.

Et af de mest ødelæggende momenter i "den planløse og ødelæggende konkurrence" før krigen var efter udvalgets mening den fri vognmandskørsel. Mekanikken i misèren var efter udvalgets opfattelse de dårlige beskæftigelsesforhold efter 1. verdenskrig og vanskelighederne for landbouddommen med at etablere sig. Det medførte, at tusindvis af personer søgte sig en eksistens ved trafikken ved

at anskaffe sig en lastbil på kredit. "Efterhånden som flere og flere af de såkaldte frie vognmandsforretninger blev oprettet, trykkedes priserne, og den fortjeneste, kørslen indbragte, var trods en næsten ubegrænset køretid så sparsom, at der i overordentlig mange tilfælde slet intet kunne afses til afskrivning på køretøjet end ikke til de mest nødvendige reparationer. Når bilen var opslidt, var også den beskedne indskudte kapital tabt, og den pågældende vognmand stod på ny uden erhvervsmuligheder. Nye folk stod imidlertid parat til at tage fat, og rouletten fortsatte med sit betydelige spild af økonomiske og menneskelige værdier, ødelæggende for enhver rimelig trafikordning" (Betænkningen fra Transportorganisationens trafikudvalg s.12).

I udvalgets optik modarbejdede bilerne banetrafikken gennem en slags social dumpning. Derfor havde spørgsmålet om, hvordan trafikken skulle organiseres, også en social dimension. Ansatte ved jernbanerne havde en betydelig bedre social standard end chaufførerne. Udvalgets forslag til at rette op på situationen var derfor, at der burde indføres en licens for den fri godskørsel og for firma-



kørslen, der bl.a. skulle fastslå, at ansatte hos vognmænd skulle være underkastet de gældende overenskomster vedrørende arbejds løn og arbejdstid, og at selvkørende vognmænd ikke måtte udføre kørsel som chauffører ud over det antal timer, som svarer til den for lønnede chauffører fastsatte overenskomstmæssige arbejdstid.

Tankerne i de faglige organisationers betænkning på dette område var ikke nye. De var allerede blevet dyrket i Trafikkommissionens betænkning fra 1939. En del af baggrunden for at tage tankerne op på ny var, at krigen havde medført mangel på brændstof og andre materielrestriktioner, som betød, at bilkørslen i 1945 var reduceret meget kraftigt. Tavlen var så at sige vasket ren, og betingelserne var til stede for at få en mere rationel ordning af trafikforholdene.

### **Trafikkommissionen af 1936**

Trafikkommissionen blev nedsat i 1936 med det væsentlige formål "at udarbejde en plan til samarbejde mellem de forskellige trafikmidler, således at publikum bliver betjent bedst muligt". I deres analyse af årsagerne til overtrafikeringen pegede udvalget ud over de sociale årsager, som indgik i de faglige organisationers betænkning, tillige på andre forhold, der havde ført til, at lastbilkørslen havde vundet frem.

Det drejede sig for det første om tekniske fremskridt inden for automobilkørslen. Dels blev bilerne bedre (større kapacitet, mere bekvemme og bedre driftsøkonomi), dels blev vejnettet udbygget og forbedret med broer, nye belægnings m.v.

For det andet drejede det sig om en ændret indstilling i befolkningen med hensyn til afviklingen af transporten. Indtil midten af 20'erne dannede jernbanerne grundlaget for den landbaserede trafik. Jernbanestationerne var knudepunkterne, og befolkningen var indstillet på, at forbindelsen med omverdenen så at sige gik gennem den nærmeste jernbanestation. Godset skulle bringes til stationen, hvis det blot skulle lidt længere væk. Lastbiltrafikken betød, at den enkelte afsenders forbindelse med transportnettet blev betydeligt lettere. Man fik mulighed for at få bragt sit gods frem til modtageren uden omladninger på jernbanestationer. Disse fordele betød, at der opstod et forstærket behov for dør-til-dør transporter, og dette behov gjorde det igen muligt at udvikle biltrafikken yderligere.

Den samlede kommission stod bag analyserne, men delte sig i et flertal og flere mindretal, da det kom til anbefalingerne af, hvad der måtte gøres for at bevare de trafikale landvindinger, men undgå de negative virkninger på trafiksikkerheden som følge af overudbuddet inden for lastbilkørslen.

Flertallet, som omfattede de statslige repræsentanter, ville først og fremmest stramme op på definitionen af fragtmandskørslen fra Lov om omnibus og fragtmandskørsel fra 1927, så godskørsel i rute kom til at omfatte "enhver kørsel for flere personer, når den blot foregår med en vis regelmæssighed i henseende til køretider og strækning, hvad enten vognmanden kører for en fast kundekreds eller for en tilfældig kundekreds" (s. 45). Den fri vognmandskørsel omfattede al anden trafik.

I 1927-loven omfattede fragtmandskørslen, som krævede koncession, kun den kørsel i rute, der foregik for en tilfældig kundekreds, medens den øvrige kørsel – den såkaldte kontraktkørsel i rute – ikke var omfattet af noget koncessionskrav.

Fragtmandskørslen skulle efter flertallets forslag fortsat kræve koncession. For den fri vognmandskørsel blev der stillet krav om, at vognmanden skulle være indført i et af den stedlige politimester oprettet vognmandsregister. Hvis vognmanden gentagne gange blev dømt for hastighedsoverskridelser og overlæs, skulle ministeren for offentlige arbejder kunne pålægge politimesteren at slette vognmanden af registret og således gøre kørslen ulovlig.

Et mindretal bestående af repræsentanter for bl.a. motororganisationerne så ganske anderledes på tingene. De tog udgangspunkt i, at der på trafikkommissionens møder rundt omkring i landet ikke var blevet givet udtryk for, at man ville

Triangel T-34, 90 HK, fra vognmand og speditør Ejner Kanne Kolding, ca. 1945. Eksportkørsel med to anhængere var i Tyskland tilladt frem til 1953.

Foto: Bjørn Kjer



overtrafikeringen til livs, "idet man anså de mange trafikmidler for en stimulans for rejselivet og for et middel til at opnå den for erhvervslevet betydningsfulde billige transport af såvel varer som personer. I et demokratisk styret land vil det i længden være umuligt at regulere imod befolkningens ønsker, og en trafik planøkonomi med det formål at beskytte banernes og nogle koncessionerede automobiltransportsselskabers økonomiske interesser vil derfor være urimelig at søge gennemført" (Trafikkommissionens betænkning, 1939 s. 62).

Mindretallet var derfor af den opfattelse, at der ikke var brug for nogen ændring af tingenes tilstand. Man erkendte overtrafikeringen m.v., men forventede, at den almindelige vækst i transportbehovet ville få gjort kål på overudbuddet.

### **Lov om godskørsel 1973**

I 1973 kommer den første egentlige regulering af den fri vognmandskørsel. På daværende tidspunkt var der ca. 16.000 lastbiler over 6 ton, der blev anvendt til vognmandskørsel, 24.000 der blev anvendt til firmakørsel, og kun små 1.000 køretøjer der blev anvendt til koncessioneret fragtmandskørsel. Baggrunden for lovforslaget var et ønske om at regulere hele lastvognskørslen og ikke kun den forholdsvist beskedne del, der blev udført som fragtmandskørsel.

Der var specielt tre forhold, som man havde for øje med den udvidede regulering af lastvognskørslen.

Det var for det første ønsket om at komme den "usunde" konkurrence til livs, som ikke alene påvirkede godstrafikken på bane og



den regulerede fragtmandskørsel, men også førte til en svag økonomi i branchens virksomheder. Den "usunde" konkurrence hang ifølge bemærkningerne til lovforslaget sammen med de særlige forhold, der prægede vognmandserhvervet.

Vognmandserhvervet bestod af mange småvirksomheder. 25 pct. af lastbilerne over 6 ton tilhørte virksomheder med kun én vogn, andre 25 pct. tilhørte virksomheder med 2 vogne, 10 pct. virksomheder med 3 vogne, medens 40 pct. tilhørte virksomheder med 4 eller flere lastbiler. Baggrunden for denne erhvervsstruktur var, at det var forholdsvist let at etablere sig i erhvervet. Der var ingen krav om uddannelse eller særlige kvalifikationer, og afbetalingssystemet kunne kompensere for manglen på startkapital. Strukturændringerne inden for landbruget og detailhandlen havde tillige gjort det sværere at etablere sig som selvstændig inden for disse områder. Dertil kom den specielle omkostningsstruktur, som prægede erhvervet, hvor en relativt stor del af omkostningerne var uafhængige af kørselsomfanget. Dette blev forstærket af motorbeskatningen på dieseldrevne køretøjer, som alene bestod af årlige afgifter uafhængigt af kørselsomfanget.

De mange små selvkørende selvstændige vognmænd, som ikke beregnede sig selv normal chaufførløn eller normal arbejdstid, medførte et nedadgående pres på priserne. Der var ikke dækning for

de virkelige omkostninger ved en lang række transporter, og tillige påvirkede situationen indtjeningsmulighederne ved godstrafik på bane og hos de regulerede vognmandsvirksomheder.

For det andet var der ønsket om at forbedre færdselssikkerheden. En nærliggende mulighed for at påvirke det økonomiske resultat



i positiv retning var at overtræde færdselslovens bestemmelser især i form af kørsel med overlæs, mangelfuld vedligeholdelse af materiellet og kørsel med overtrætte chauffører ved rattet.

For det tredje var der ønsket om at tilpasse sig den europæiske udvikling i kraft af, at Danmark havde tilsluttet sig EF. I 1973 havde

de fleste europæiske lande indført en offentlig kontrol med adgangen til at etablere sig i vognmandserhvervet. Frygten var, at udenlandske vognmandsvirksomheder med en stram kvantitativ regulering af erhvervet på hjemmemarkedet ville søge til Danmark for at udvikle deres forretning i håb om at få andel i den mere

Århus havn. Mack lastbilerne fra Aarhus Oliefabrik (i dag Aarhus Olie) blev anvendt fra 1920. Bemærk kædetrækket.  
*Foto: Lokalthistorisk samling, Århus*





lønsomme del af det danske transportmarked og påføre danske vognmænd en konkurrence, som de ikke havde mulighed for at svare igen på ved på tilsvarende vis at etablere sig i udlandet.

Den "usunde" konkurrence og hensynet til færdselssikkerheden gik igen fra 30'ernes og 40'ernes diskussion, medens tilpasningen til den europæiske udvikling var et nyt moment.

Remedierne til at rette op på situationen var i loven at stille krav om, at "den frie" vognmand, der kørte med lastbiler over 6 ton, skulle have en tilladelse udstedt af Vejtransportrådet, som var et centralt organ beskikket af ministeren efter indstilling fra fag-, interesse- og erhvervsorganisationer. En nødvendig betingelse for at få tilladelse var, at ansøgeren havde økonomisk baggrund for at drive virksomheden og i faglig henseende var kvalificeret til det. Det var dog ikke tilstrækkeligt. Vejtransportrådet skulle samtidig begrænse antallet af udstedte tilladelser under hensyn til udnyttelsen af de udstedte tilladelser, prisen på overdragne tilladelser, udviklingen inden for firmakørslen samt det samlede behov for godskørsel for fremmed regning. Endvidere skulle miljø- og færdselsmæssige hensyn samt hensynet til andre eksisterende transportmuligheder indgå.

Fragtmandskørslen skulle fortsat være koncessioneret og reguleret som hidtil, men med en

opstramning, så den såkaldte kontraktkørsel i rute faldt ind under fragtmandsbegrebet. Derudover blev der pligt til at anmelde køretøjer, der anvendtes til firmakørsel. Endelig fik jernbanerne ret til uden tilladelse med egne køretøjer at udføre godstransporter i forbindelse med transport af godset med jernbane.

Ved den politiske behandling af lovforslaget var holdningerne i store træk delte efter linjerne i Trafikkommissionens betænkning fra 1939, selvom det europæiske argument gjorde indtryk på skeptikerne og i sidste instans fik Venstre til undlade at stemme ved den endelige afstemning om lovforslaget.

Fra borgerlig side var man skeptisk over for regulering og specielt over for, om en mængdemæssig regulering af antallet af tilladelser kunne sikre "en rationel fordeling af transportopgaverne mellem de forskellige transportmidler" (§ 1 i lovforslaget). Baggrunden for den generelle skepsis var, at disse partier ikke fandt det dokumenteret, at vognmandserhvervet var et tilflugts-erhverv, at den manglende regulering påvirkede færdselssikkerheden negativt, de ringe sociale forhold inden for erhvervet mm. De borgerlige partier mente alene, der var brug for en kvalitativ vurdering af faglige og handelsmæssige egenskaber hos erhvervets udøvere.

Forslaget blev vedtaget alene med Socialdemokratiets og SF's stemmer. Administrationen af loven og af tilladelser til international godskørsel, som hidtil havde ligget i Ministeriet for offentlige Arbejders departement, blev henlagt til et nyoprettet direktorat for vejtransport.

### 1988-loven

På baggrund af erfaringerne med 1973-loven fremsatte trafik- og kommunikationsminister H.P. Clausen den 12. oktober 1988 et nyt forslag til lov om godskørsel. Af bemærkningerne til lovforslaget fremgik det, at den grundlæggende analyse af behovet for regulering ikke havde ændret sig i forhold til 1939-kommissionens betænkning. Men man havde ændret synspunkt med hensyn til den mest hensigtsmæssige regulering på især to punkter.

For det første opgav man den særlige regulering af fragtmandskørslen, og for det andet blev den antalsmæssige begrænsning på vognmandstilladelser ophævet.

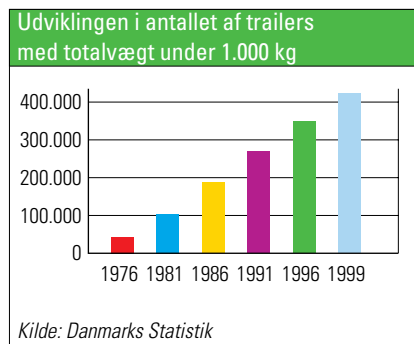
For fragtmandskørselens vedkommende skete ophævelsen af det særlige koncessionssystem ud fra en erkendelse af, at dette system ikke i sig selv sikrede en betjening af yderdistrikterne. Hvis kørslen ikke var rentabel, kunne ingen vognmænd forpligtes til at drive kørslen. Dertil kom, at såvel DSB som postvæsnet drev et rutenet, som kunne sikre en dækning af transportbehovet i disse

områder, og at der inden for rammerne af den "fri vognmandskørsel" hele tiden blev udviklet produkter, som helt eller delvist kunne erstatte fragtmandskørslen. Endelig betød bilismen og trailerne, at folk selv fik mulighed for at transportere "styk gods". Der var dog en forventning om, at fragtmandsystemet ville blive opretholdt, selvom den lovmæssige beskyttelse af denne form for kørsel blev fjernet.

Baggrunden for ophævelsen af den antalsmæssige begrænsning var, at det havde vist sig uhyre vanskeligt for ikke at sige umuligt at foretage en kvantificering af det nødvendige antal tilladelser, så det svarede til behovet. Dertil kom det mere principielt betænkelige i, at man ved stigende produktion og omsætning kunne tjene på en tilladelse udstedt af det offentlige. Endelig spillede det forhold ind, at man i EF var blevet enige om at ophæve de antalsmæssige begrænsninger for den internationale godstransport fra 1992.

### Senere udvikling

Pr. 1. oktober 1999 blev vognmandskørsel med køretøjer mellem 3,5 og 6 ton underlagt tilladelseskravene i Lov om godskørsel.



Igennem 80'erne blev mange privatbiler forlænget med anhængertræk og trailer til privat stykgods-transport.

Foto: Brenderup Trailer

# Rationalisering og forenkling

## Led i kommunikationsmidlernes række

Havneområdet var en del af den opgaveportefølje, der fulgte med oprettelsen af Ministeriet for offentlige Arbejder den 27. april 1900. Havnesagerne bestod af administrationen af statshavnene, en række beføjelser i forhold til Københavns Havn og Københavns Frihavn. Som den administrativt tunge del på grund af havnenes antal fulgte en række forvaltningsbeføjelser i forhold til havnene i købstæderne.

I købstadslovgivningen var det fastlagt, at havnene skulle styres af byrådet, og at havnenes midler skulle holdes adskilt fra de kommunale midler og kun kunne anvendes til formål, der særligt tjente havnenes interesser. Samtidig var der tillagt de centrale myndigheder en vidtgående tilsynsvirksomhed og mulighed for direkte indgriben. Budgetter, forelagt Ministeriet for offentlige Arbejder, var bindende i den forstand, at enhver senere overskridelse skulle godkendes af ministeriet. Ministeriet havde mulighed for at gribe ind i havnenes anlægsvirksomhed, og ministeriet skulle godkende salg af fast ejendom og fastsætte havnenes takster.

Havneregnskaberne skulle indsendes og blev af 2. Hovedrevisorat undergivet en egentlig kritisk revision.

I forvaltningskommissionens 3. betænkning fra 1948 blev denne indarbejdede praksis på havneområdet sat under lup. Det skete som led i en samlet vurdering af statens forvaltning med henblik på at rationalisere og forenkle.

Kommissionen fremhævede på den ene side, at havnene blev drevet for egne midler, og at de dermed i økonomisk forstand var uafhængige af staten. Ud fra den betragtning var der derfor ikke anledning til, at statens tilsynsvirksomhed over for havnene skulle afvige fra de almindelige tilsynsregler over for købstadskommunerne.

På den anden side fandt kommissionen, at selv om havnenes økonomiske forhold principielt ikke gav tilstrækkelig motivering for den tilsyns- og kontrolvirksomhed, der fandt sted, så kunne havnene ikke sidestilles med købstadskommunerne. Først og fremmest fordi havnen havde betydning for et større område end den kommune, hvori den var beliggende. "Havnenes tilstand udgør et vigtigt led i kommunikationsmidlernes række, og deres

Modsatte side:  
Esbjerg havn 1967.  
Foto: Fiskeri- og Søfartsmuseet



tilstand og funktion har stor betydning ikke alene inden for landets egne grænser, men også ud over disse som element i den internationale trafikordning. Et synspunkt, der i relation til statens tilsyn vil sidestille havnene med kommunerne, må derfor betegnes som alt for snævert. Af samme grund, som staten principielt fører tilsyn med, eventuelt selv driver, andre kommunikationsmidler – jernbaner, veje, lufttrafik, post, telefon, telegraf og radio – må den også føre et almindeligt tilsyn med havnene”.

Disse to betragtninger førte frem til en anbefaling om, at man burde afholde sig fra en detaljeret og nøjeregnende kritik og revision og så vidt muligt blande sig uden om de løbende forretninger for ikke at hæmme “et naturligt initiativ”.

Kommissionens overvejelser blev afspejlet i loven om købstædernes styrelse af 1950. Godkendelse af budgetoverskridelser blev kun krævet, for så vidt angik nyanlæg og for vedligeholdelsesudgifter, som ikke kunne afholdes af de løbende indtægter. En egentlig kritisk revision af regnskaberne blev opgivet. Ministeriets gennemgang havde alene til formål at påse, at regnskabet var aflagt i overensstemmelse med de konteringsmæssige principper, der var nedfældet i de generelle forskrifter for regnskabsaflæggelsen, og at der var forvaltet i overensstemmelse med lovens regler.

Investeringskontrol og takstfastsættelse indgik dog fortsat som en del af ministeriets forvaltningsbeføjelser.

Kommunalreformen i slutningen af 60'erne med den deraf følgende lov om kommunernes styrelse af 31. maj 1968 gav principielt ingen ændringer i den regulering af de kommunale havne, som blev etableret i 1950.

### **1950–1976**

Lovgivningens generelle og ret vidtgående forvaltningsbeføjelser betød, at havnepolitikken i høj grad blev udformet gennem den administrative praksis. I 1956 nedsatte Ministeriet for offentlige Arbejder en havnelovskommission med den opgave at forberede en havnelov. Ud over denne opgave tjente kommissionen ministeriet som høringsinstans, hvor vejledende udtalelser blev indhentet fra et forum, hvor såvel havnene som havnenes brugere var repræsenteret.

Med hensyn til takstreguleringen blev skibs- og vareafgifterne i de offentlige trafikhavne fastsat efter det såkaldte takstuniformeringsprincip, dvs. at afgifterne var ens. Niveauet for taksterne blev fastsat ud fra en vurdering af det niveau, som var nødvendigt for, at en række større og mellemstore havne kunne hvile i sig selv. For havne med lave enhedsomkostninger indebar takstuniformeringen, at man løbende akkumulerede et



overskud. Det kunne i kombination med en restriktiv godkendelsespolitik fra ministeriets side vedrørende nyanlæg udgøre et problem, idet det i lov om købstædernes styrelse var bestemt, at "havnens midler kun kan anvendes til formål, der særlig tjener havnens interesser".

Heroverfor stod det såkaldte desuniformeringsprincip, hvorefter taksterne for hver enkelt trafikhavn blev fastsat ud fra dens særlige økonomiske stilling. Det sidstnævnte princip blev afvist, bl.a. fordi det ville give en "uacceptabel stor variation i taksterne i de enkelte havne". Den implicite forudsætning bag dette synspunkt var, at havnene blev betragtet som et samlet trafikinfrastruktur-system, som stod til erhvervslivets rådighed. Og som på andre trafikale forsyningsområder, som statsbanerne og postvæsnet, var det en del af den trafikpolitiske konsensus, at taksterne burde være ens, uanset hvor i landet virksomheden var beliggende i forhold til systemet. For ministeriet spillede det desuden en vigtig rolle, at Havnesammenslutningen, som var de daværende købstadshavnes faglige sammenslutning, fastholdt takstuniformeringsprincippet.

I forholdet mellem de offentlige og private havne var administrationen af de eksisterende lovbestemmelser tilrettelagt ud fra det synspunkt, at trafikken burde formidles over de offentligt ejede havne, hvor samfundet havde

investeret betydelige beløb og tillige havde etableret tilsluttende vej- og jernbaneforbindelser. Kun når særlige grunde forelå, var der blevet givet tilladelse til private havne og kun til transport af varer til brug i den virksomhed, som havde anlagt havnen.

På udlejningsområdet blev det tilstræbt, at arealerne alene blev udlejet til erhverv, som havde brug for beliggenhed på selve havneområdet bl.a. gennem at stille krav om omsætningsgaranti for arealer ved kaj.

Med hensyn til nyanlæg undersøgte ministeriet, om der forelå en seriøs efterspørgsel, og om efterspørgslen kunne give et rimeligt afkast til afskrivning, forrentning og vedligeholdelse af anlægget.

### **Lov om trafikhavne af 1976**

Ved sin fremsættelse af lovforslaget i 1976 fremhævede daværende minister for offentlige arbejder Niels Matthiasen, at et væsentligt formål med lovforslaget var at skabe en generel lovgivning på trafikhavnsområdet gennem "en samling af gældende lovbestemmelser og praksis". Loven gjaldt for alle havne, der helt eller delvis blev anvendt til erhvervmæssig person- eller godstransport (trafikhavne). Havne, som udelukkende blev anvendt som fiskerihavne, orlogshavne, lystbådehavne og arbejdshavne, var ikke omfattet af loven. Hovedtanken bag lovforslaget var "dels at give ministeriet mulighed



Esbjerg havn, 1960'erne.

Foto: Fiskeri- og Søfartsmuseet

for en samlet koordinering af samtlige trafikhavnes anlægsvirksomhed, dels at lempe og forenkle reglerne for ministeriets tilsynsvirksomhed over for de kommunale trafikhavne”.

Tilsynet med trafikhavnenes anlægsvirksomhed skulle ske dels gennem en landshavneplan, som skulle angive rammerne for en koordineret udbygning af trafikhavnene på langt sigt, dels ved havnenes årlige indsendelse til ministeriets godkendelse af investeringsplaner for de kommende tre år. Lempelsen for de kommunale trafikhavne lå i, at kun “større nyanlæg og hoveddistandsættelsesarbejder” var omfattet af godkendelsespligten. Derudover lå der nogle forenklinger i forbindelse med havnenes arealudlejningsvirksomhed.

I kraft af at planlægningsbestemmelserne som noget nyt omfattede Københavns Havn, gav trafikhavneloven mulighed for en samlet koordinering af anlægsvirksomheden på havneområdet. Som rådgivende organ i administrationen af planlægningsbestemmelserne og i administrationen af ministerens beføjelser til at fastsætte skibs- og vareafgifter blev der nedsat et Landshavneråd bestående af 17 medlemmer. Heraf kom 5 medlemmer fra centraladministrationen, og de resterende blev udpeget af repræsentanter for havnene og erhvervsorganisationerne. I en vis forstand var Landshavnerådet en videreførelse

af havnelovskommissionen, men med beføjelserne skrevet direkte ind i loven.

Med hensyn til takstpolitikken tog lovforslaget ikke stilling til, om takstuniformeringsprincippet fortsat skulle være gældende. Men hvis der var tilslutning til princippet, var der for en sikkerheds skyld skrevet en bestemmelse ind i lovforslaget, som gav mulighed for, at en kommunal trafikhavn med en formue, som ikke over en årrække måtte forventes at skulle anvendes i forbindelse med havnens drift eller anlægsvirksomhed, kunne udlåne midler til anlægsvirksomhed i andre kommunale trafikhavne. Bestemmelsen blev dog aldrig benyttet.

Lovforslaget fik en positiv modtagelse fra de fleste partier i Folketinget. Især blev den overordnede planlægning af det samlede havnesystem hilst velkommen. Men fra den borgerlige side i Folketinget var der samtidigt et ønske om, at de kommunale trafikhavne fik størst mulig frihed. Forslaget blev vedtaget med 129 stemmer mod 21.

### **Lov om trafikhavne af 1990**

I januar 1990 fremsatte daværende trafikminister Knud Østergård forslag til lov om trafikhavne, som på to afgørende punkter brød med principperne bag 1976-loven og dermed også med de principper, der havde været ledende i statens styring af havnene siden 1868. Lovforslaget indebar en afskaffelse



af den centrale takstfastsættelse og den gældende takstuniformering samt af den centrale investeringskontrol.

Af bemærkningerne til lovfor-  
slaget fremgik det, at sigtet var  
“at begrænse Trafikministeriets  
kontrolopgaver mest muligt og  
skabe basis for udvikling af en  
egentlig konkurrencesituation  
på trafikhavneområdet. Trafik-  
havnenes funktion er sekundær  
i den forstand, at de skal løse en  
opgave for erhvervslivet som så-  
dant, og det er regeringens opfat-  
telse, at denne opgave for frem-  
tiden løses bedst og billigst, hvis  
der på området banes vej for en  
konkurrence havnene imellem”.  
Der var dog lagt den væsentlige  
begrænsning på den fri konkur-

rence, at de kommunalt styrede  
trafikhavne fortsat skulle styres  
efter hvile i sig selv princippet,  
dvs. at indtægterne mindst dæk-  
kede udgifterne. En god økonomi  
i en havn skulle således komme  
havnens brugere til gode gennem  
lavere takster.

Frigivelsen af taksterne skete  
gradvist over en 4-årig periode. I  
denne periode fastsatte ministeren  
fortsat skibs- og vareafgifterne,  
men den enkelte havn fik mulig-  
hed for at “reducere eller forøge  
disse takster med indtil 20 pct.”  
Derudover fik ministeren mulighed  
for at gribe ind i priserne over for  
havne med en faktisk monopol-  
stilling og over for havne, der med  
udgangspunkt i en stærk økonomi  
forsøgte at dumpe priserne.

På investeringsområdet skulle  
ministeren fortsat give tilladelse til  
anlæg af nye havne og udvidelser  
af bestående havne. Derudover  
blev det fastsat, at kommunen i  
kommunalt styrede trafikhavne  
ikke måtte yde tilskud eller lån til  
kapacitetsudvidende investeringer  
uden Trafikministeriets godkend-  
else. Endelig blev der lempet på  
bestemmelsen om, til hvilke for-  
mål havnens midler kunne anvendes.  
Ministeren kunne tillade, at en  
del af formuen kunne anvendes til  
fremme af lokale tiltag “fortrinsvis  
med tilknytning til havnen og dens  
virksomheder”. Som eksempel  
nævntes forbedret vejadgang til  
havnen.

Ved 1. behandlingen af lovfor-  
slaget blev der fra de fleste partier

Esbjerg havn, 1950'erne.  
Foto: Fiskeri- og Søfartsmuseet



udtrykt tilfredshed med, at forhåndsgodkendelsen af havnenes investeringer blev afskaffet. Men samtidig blev der dog også bl.a. af Socialdemokratiets ordfører Tove Lindbo Larsen udtrykt bekymring for, om det foreslåede system ville lede til overinvesteringer “set i forhold til den kapacitet, der er brug for i Danmark”. Efter udvalgsbehandlingen af lovforslaget var hun nået til en afklaring. Ved 2. behandlingen af lovforslaget sagde hun: “Vores overvejelser er endt med, at hvis man vil decentralisere beslutningerne, så må man også tro på sund fornuft dér, hvor beslutningerne skal træffes”.

Lovforslaget blev vedtaget enstemmigt ved 3. behandlingen.

### **Lov om havne 1999**

Den 20. januar 1999 fremsatte trafikminister Sonja Mikkelsen forslag til lov om havne. På flere områder lagde lovforslaget op til, at statens styring af havnene blev yderligere lempet.

For det første blev der åbnet mulighed for, at private havne uden offentlig adgang, anlagt i tilknytning til f.eks. elværker og raffinaderier, fra den 1. januar 2004 fik mulighed for at deltage i den almindelige godsomsætning mod, at de blev pålagt en modtagepligt for skibe. Hidtil havde disse havne været begrænset ved, at havneanlæggene kun måtte anvendes til formål, der vedrørte virksomhedens anlæg og drift.

For det andet blev der åbnet for øget konkurrence fra nytilkomne havne. På baggrund af 1990-loven var der udviklet en praksis for godkendelse af nyanlæg, som gik på, at hvis eksisterende offentligt styrede havne havde den fornødne kapacitet i form af infrastruktur m.v., blev der givet afslag på ansøgning om anlæg af en ny havn, medmindre der kunne påvises “en særlig grund”. Lovforslaget ophævede denne beskyttelse af eksisterende havne, således at kravet om en særlig grund bortfalder den 1. januar 2002.

For det tredje blev der åbnet for mere forretningsorienteret havnedrift, såvel ved at de kommunalt styrede havne omdannes til kommunale selvstyrehavne, hvor havneudvalget afløses af en mere forretningsorienteret bestyrelse – udpeget af kommunen – samt ved at loven åbnede mulighed for omdannelse af kommunalt styrede havne til et helt eller delvist kommunalt ejet aktieselskab. Endelig åbnede lovforslaget mulighed for at overdrage statshavnene til respektive kommuner og lokalsamfund.

Lovforslaget var bl.a. en udløber af en forespørgselsdebat i Folketinget i 1997, hvor regeringen blev spurgt om, hvilke planer den havde for havnenes fremtid. Et vigtigt element i de forskellige indlæg var, at man ønskede at tilpasse havnenes rammebetingelser af hensyn til at fremme søtransporten som en miljøvenlig trans-

Luftfoto af Hanstholm havn.  
Foto: Trafikministeriet





portform. Som en udløber af forespørgselsdebatten blev der nedsat et udvalg, der fik til opgave at komme med forslag til havnenes fremtidige styreformer. De ovenfor nævnte elementer i lovforslaget indgik i udvalgets anbefalinger.

I Folketinget var der bred enighed om hovedelementerne i lovforslaget. Lovforslaget blev ved 3. behandlingen vedtaget med 103 stemmer mod 4, og loven trådte i kraft den 1. januar 2000. Loven indebærer en afregulering, hvor der tidligere har været en omfattende detailregulering. På baggrund af loven og med udgangspunkt i en rapport om statshavnenes fremtidige struktur, afgivet i juni 1998 af en embedsmandsgruppe med repræsentanter fra Trafikministeriet, Finansministeriet og Ministeriet for fødevarer, landbrug og fiskeri blev i sommeren 1999 indledt forhandlinger om overdragelse af statshavnene. Der er nu indgået aftale om overdragelse af Rømmø Havn, Anholt Havn, Hammer Havn samt havnene i Hvide Sande, Thyborøn, Hanstholm, Hirtshals og Skagen pr 1. januar 2001. Esbjerg Havn blev overdraget 1. april 2000. Der er herefter kun Frederikshavn Havn, Helsingør Havn og Thorsminde Havn tilbage som statshavne. Der føres aktuelt forhandlinger om overdragelse af Frederikshavn Havn.



Hvide Sande Havn, 12 juli 1983.  
Foto: Ringkøbing Amts Dagblad



# DDL, Chicago-konventionen og EU's 3. luftfartspakke

Den 12. september 1906 foretog Ellehammer som den første en flyvning på dansk grund. Selv om flyvemaskinerne forbedredes i perioden op til 1. verdenskrig, så var maskinernes hastighed, bæreevne og især deres driftssikkerhed ikke af en sådan karakter, at det gav grundlag for nogen praktisk anvendelse af flyet som transportmiddel. Flyvning var en sportsgren.

Anvendelsen af flyvemaskinen i 1. verdenskrig medførte en række tekniske fremskridt. Inden verdenskrigens afslutning var flyvemaskinens egenskaber forbedret så væsentligt, at spørgsmålet om anvendelse af maskinerne til civil lufttrafik trængte sig på. Allerede den 15. juli 1918 blev der af Ministeriet for offentlige Arbejder nedsat et tværministerielt udvalg, der skulle se på, hvilken regulering der skulle bringes i anvendelse over for dette nye trafikmiddel –"særlig til beskyttelse af de passagerer, som luftfartøjet eventuelt måtte medføre, samt til sikring af personer og genstande, der findes på jorden, imod farer, som måtte true fra luftfartøjerne", som det hed i bemærkningerne til det lovforslag, minister for offentlige arbejder Hassing Jørgensen fremsatte i Folketinget den 11. april 1919.

## **Lov om benyttelse af luftfartøjer af 4. oktober 1919**

Loven bestod af seks paragraffer, hvoraf kun to var en egentlig regulering af det ny trafikmiddel. § 1 fastsatte, at ministeren for offentlige arbejder "kan meddele tilladelse til benyttelse over dansk land- og søområde af luftfartøjer" og i øvrigt fastsætte sådanne regler, "der måtte være nødvendige til luftfartens og almenhedens betryggelse". Den impli-citte forudsætning bag denne bestemmelse var, at staten var i besiddelse af den absolutte højhedsret over luftrummet over sit territorium. I § 2 blev det fastsat, at erhvervsmæssig luftfart, erhvervsmæssig drift af lufthavne og drift af "fyr og signalstationer" forudsatte en koncession meddelt af ministeren for offentlige arbejder.

I forbindelse med 1. behandlingen stillede det radikale Folketingsmedlem for Bogense, Gunnar Fog-Petersen, det reguleringsmæssige problem for den nye trafik op på følgende måde: "Skal man anlægge den betragtning på luftfarten, som staten her i landet har anlagt på jernbanefart, eller den, vi anvender på havene, på skibene og deres ret til at færdes frit og ugenert?" For jernbanens

vedkommende var der på daværende tidspunkt enten tale om statsdrift eller koncessioneret virksomhed med ret indgående offentlig kontrol med, hvordan virksomheden udførtes. En væsentlig begrundelse for denne form for regulering var, at der var investeret ganske betydelige midler i baneinfrastrukturen. Det modsatte var tilfældet for søfarten, hvor der i princippet var tale om fri næring, bortset fra den indflydelse staten havde gennem overopsynet med havnetaksterne.

Trafikminister Hassing Jørgensen forsvarede "jernbanereguleringen" af luftfarten med to argumenter. For det første mente han, at "vilkåret for, at man i en nogenlunde nær fremtid kan nå til et resultat på dette område, vil være at der ydes en vis beskyttelse for den kapital, som tages i brug" (FT 1919 sp.5083). For det andet adskilte luftfarten sig fra skibsfarten ved, at den også foregik over land og dermed "kan komme til at forårsage skade på værdier og personer i et endog betydeligt omfang og på en måde, som adskiller sig fra alt, hvad man hidtil har kendt, og under en sådan form, at det næsten ikke kan afværages".

Selv om erhvervsmæssig lufttrafik var et næsten ikke-eksisterende fænomen på tidspunktet for fremsættelsen af lovforslaget, berørte debatten centrale elementer i den senere politiske regulering af området. Det vil sige spørgsmålet om, hvordan

staten skulle forvalte højhedsretten over luftrummet, så der blev et erhvervsmæssigt grundlag for en regelmæssig og sikker rute- trafik. Tre af de centrale instrumenter, der har været anvendt i den luftfartspolitiske regulering, skal omtales nedenfor. Det er Det Danske Luftfartselskab (DDL), Chicagokonventionen og EU's 3. luftfartspakke.

### DDL A/S

Det Danske Luftfartselskab blev stiftet den 29. oktober 1918 ved et møde i Det Østasiatiske Kompagni. Selskabet blev stiftet med det formål at drive "erhvervsmæssig flyvning i samarbejde med udenlandske selskaber og i forståelse med det danske trafikministerium". Den 19. marts 1920 blev selskabet indregistreret som aktieselskab, og året efter etablerede luftfartsselskabet sine to første luftruter København–Malmø–Warnemünde og København–Hamburg. Efter nogle turbulente år i 20'erne og begyndelsen af 30'erne, hvor selskabet flere gange var i økonomiske vanskeligheder, indgik DDL og Ministeriet for offentlige Arbejder den 9. november 1937 en ti-årig overenskomst. Overenskomsten gav DDL enekoncession på al indenlandsk rutetraffic og den internationale lufttrafic fra Danmark. Staten og Københavns Kommune skulle i aftaleperioden understøtte selskabet med et mindstebeløb på 350.000 kr. og et størstebeløb

DDL – Befordringsstatistik 1927-1938		
Antal	Passagerer	Passagerkilometer
1927	1.630	472.700
1928	1.564	453.560
1929	1.740	504.600
1930	2.071	536.770
1931	2.885	626.225
1932	3.443	678.925
1933	4.457	940.190
1934	7.334	1.413.760
1935	9.364	2.126.635
1936	8.948	2.599.365
1937	12.956	2.288.437
1938	14.624	3.602.106

*Kilde: Bilag til betænkning afgivet af den af Ministeren for Offentlige Arbejder under 30. december 1936 nedsatte Trafikkommission, 1939.*

på 600.000 kr. årligt. 50.000 kr. af støttebeløbet måtte bruges til oparbejdelse af indenrigs-flyvningen.

Som modydelse betingede staten sig ret til, hvis koncessionen efter udløbet af perioden ikke blev fornyet, at indløse aktiekapitalen efter den bogførte værdi. Samtidig fik staten 6 medlemmer af DDL's 18 mand store repræsentantskab samt 2 medlemmer af den 7 mand store bestyrelse.

Efter 2. verdenskrig startede DDL i 1946 på at drive sin internationale trafik i samarbejde med Det Norske Luftfartselskap A/S (DNL) og det svenske Aktiebolaget Aerotransport (ABA). I første omgang var der tale om interkontinental trafik til Amerika. Samarbejdet foregik under betegnelsen Scandinavian Airlines System (SAS), Overseas Division (OSAS). Virksomheden blev drevet for fælles regning, således at rettigheder og forpligtelser samt gevinst og tab blev delt mellem selskaberne i forhold til deres andele i konsortiet (2:2:3). I 1948 blev samarbejdet udvidet til også at omfatte lufttrafik på linier i Europa, Orienten og Afrika, hvilket skete under betegnelsen SAS, European Division, (ESAS).

I 1948 blev skandinavisk luftfart således udført af fem forskellige organisationer, og da dette de følgende år skete med utilfredsstillende økonomiske resultater, blev der indledt undersøgelser af, om samarbejdet burde søges

opretholdt i en rationaliseret og effektiv form. Resultatet af dette arbejde var et forslag om, at SAS burde drives som én virksomhed, og at dette nye konsortium skulle overtage al luftfartsvirksomhed udført af de tre nationale selskaber og OSAS og ESAS. SAS-konsortiet skulle efter forslaget drives under ét for fælles regning og risiko, således at rettigheder og forpligtelser, gevinster og tab skulle fordeles mellem de tre selskaber i forhold til deres interessentandele i SAS. Selskaberne skulle således ophøre med at drive selvstændig luftfartsvirksomhed og alene fremme dette formål som interessenter i SAS.

Andelene i konsortiet skulle fortsat være 2:2:3. I hvert land ejes halvdelen af aktierne af staten og halvdelen af private interesser. Det forstærkede samarbejde skyldtes også en erkendelse af, at der samlet set kunne opnås en bedre trafikforsyning til og fra Skandinavien, hvis de tre selskaber optrådte som ét og koncentrerede indsatsen i én eller enkelte storlufthavne. Dette var i realiteten en foregribelse af senere tiders "nav-og-eger"-princip ("hub-and-spoke") i luftfarten og muliggjorde de efterfølgende 50 års kraftige udbygning af Københavns Lufthavn i Kastrup.

Samarbejdet blev fra dansk side sanktioneret med vedtagelse af lov nr. 493 af 20. december 1950 om Danmarks deltagelse i det skandinaviske luftfartssamarbejde og med ministeren for offentlige



Kilde: SAS



arbejders godkendelse af den 25-årige samarbejdsaftale (konsortialaftale) mellem selskaberne og undertegnelsen af en regeringsaftale mellem de tre lande. Samtidig udfærdigede de tre landes myndigheder indholdsmæssigt identiske koncessioner for de tre moderselskaber til udførelse af lufttrafik. Samarbejdet mellem selskaberne er siden blevet forlænget frem til år 2020 og tilpasset specielt den europæiske udvikling (se nedenfor).

Som led i samarbejdet skulle der føres en fælles skandinavisk luftfartspolitik bl.a. for at sikre SAS' muligheder for international beflyvning på trods af den utraditionelle ejerstruktur. I medfør af den seneste forlængelse af samarbejdet i 1997 har SAS fra skandinavisk side fortsat fortrinsret til beflyvning af ruter til lande, hvor der efter de bilaterale aftaler ikke kan udpeges mere end ét luftfarts-selskab fra hver part, eller hvor der er fastsat kapacitetsbegrænsninger. Der skal i den skandinaviske luftfartspolitik arbejdes for, at der indgås aftaler – bilaterale eller multilaterale – med flest mulige lande om liberale ordninger uden sådanne restriktioner. DDL A/S ændrede i 1996 navn til SAS Danmark A/S.

### **Chicagokonventionen**

I den beherskede udvikling af lufttrafikken frem til 2. verdenskrig viste det sig, at "jernbane-reguleringen" af lufttrafikken



Ib Andersen plakat for DDL, 1933.  
Kilde: Kunstindustrimuseet

stødte på visse problemer. Først og fremmest fordi lufttrafikken var international i sit tilsnit. Hvis hver stat havde højhedsret over sit luft- rum og i den egenskab stillede sikkerhedskrav i forbindelse med udførelse af flyvninger og stillede krav om, at flyvninger kun kunne foretages af særligt koncession- erede selskaber, krævede det en overenskomst med de andre luft- rumsejere for, at der kunne etableres grænseoverskridende rutetrafik. Luftrummet blev en værdifuld, naturlig ressource, som måtte forvaltes med omhu for dels at sikre befolkning og erhvervsliv en passende trafikforsyning, dels at sikre forretningsmulighederne for de nationalt koncessionerede selskaber.

Flyvningen til og fra Danmark blev reguleret gennem en række bilaterale aftaler med udgangs-

punkt i luftfartslovgivningen i aftalelandene. For at man ikke skulle starte fra bunden hver gang, var der allerede tidligt bestræbelser på at skabe et internationalt regelsæt specielt med hensyn til sikkerhed. Det skulle sikres, at luftfartøjet var luftdygtigt, at mandskabet om bord havde den tilstrækkelige uddannelse, at landingspladserne var passende indrettet mm. Danmark ændrede i 1923 sin lovgivning på basis af bilaterale overenskomster med Sverige, Norge og Finland, og i 1937 blev der foretaget mindre ændringer af lovgivningen som følge af, at Danmark og de øvrige nordiske lande tilsluttede sig Paris- og Warszawakonventionerne, som var regler aftalt i en større kreds af fortrinsvis europæiske lande.

2. verdenskrig betød ligesom den 1. en voldsom teknisk udvikling af flyvningen, og på et tidligt tidspunkt kunne det forudses, at den civile lufttrafik ville tage et opsving efter krigens afslutning. Allerede i 1944 samledes 52 lande i Chicago for at lave en fælles overenskomst om den fremtidige internationale luftfart. Det resulterede i "The Convention on International Civil Aviation" kendt som Chicago-konventionen og i dannelsen af ICAO (International Civil Aviation Organization), som er et mellemstatsligt organ til udvikling af fælles retningslinjer for den internationale luftfart.

Konventionen skabte og skaber stadig en væsentlig del af rammerne for udvikling af den internationale luftfart. ICAO fungerer fortsat som det verdensomspændende forum for videreudvikling og koordinering af tekniske og operationelle spørgsmål vedrørende luftfarten.

De sikkerhedsmæssige og operationelle spørgsmål, der er omfattet af internationale reguleringer og/eller anbefalinger, er bl.a. spørgsmål om flyvemaskiners luftdygtighed, om eftersyn og vedligeholdelse, om uddannelse af flymekanikere, om bemanningen af flyvemaskiner mm. I princippet er alle luftfartsselskaber underlagt de internationale tekniske og sikkerhedsmæssige standarder.

I Chicago lykkedes det kun at nå et stykke af vejen med henblik på at opnå en multilateral aftale om reguleringen af markedsadgangen, dvs. mængden og karakteren af den flyvning, der finder sted mellem to lande. I praksis foregår reguleringen gennem udveksling af luftfartens såkaldte frihedsrettigheder. Udvekslingen foregår mellem stater, som gensidigt lover hinanden, at det eller de luftfartsselskaber, som den ene stat udpeger, får visse rettigheder til at flyve i modpartens luftrum.

I Chicago opnåede man enighed om en multilateral udveksling af den første og anden af luftfartens frihedsrettigheder. Den første frihedsrettighed giver retten til at

Modsatte side:  
Service på højt niveau, 1950'erne.  
Foto: SAS



flyve over et andet land uden at lande. Den anden frihedsrettighed giver ret til at lande af tekniske grunde (f.eks. for at tanke op) uden at optage passagerer eller gods.

Udvekslingen af den 3., 4. og 5. frihedsrettighed, som er afgørende for omfanget og karakteren af rutetrafikbetjeningen, blev det overladt til de enkelte deltagende stater at aftale bilateralt. De tre nævnte frihedsrettigheder består af:

- retten til at optage betalende passagerer i hjemlandet (A) og flyve dem til aftalepartnerens land (B) (3. frihedsrettighed)
- retten til at flyve betalende passagerer fra aftalepartnerens land (B) til hjemlandet (A) (4. frihedsrettighed)
- retten for et luftfartsselskab fra land A til at optage betalende passagerer mellem land B og land C, på en rute, der udgår fra land A. Denne frihedsrettighed forudsætter, at land C er indforstået (5. frihedsrettighed).

Reciprocitet har været og er kernen i de bilaterale aftaler, som stadig regulerer store dele af den internationale luftfart. Reciprocitet indebærer en lige udveksling af rettigheder mellem lande af forskellig størrelse og med luftfartsselskaber af forskellig styrke. De centrale bestemmelser i de bilaterale aftaler er bestemmelserne om den indsatte kapacitet og de byer, hvorimellem selskaberne må flyve. De fleste bilaterale aftaler indeholder desuden bestemmelser om, at begge landes myndigheder skal

godkende priserne. Med hensyn til den udbudte kapacitet kan der både være tale om ret stramme bestemmelser om deling af markedet og mere løse bestemmelser med en mindre grad af kontrol.

På langt størstedelen af de internationale ruter har der været tale om en deling af markedet mellem to luftfartsselskaber – de nationale luftfartsselskaber for de to aftalelande. Med kun to aktører på markedet har der været stærke incitamenter til formelle og uformelle aftaler om deling af markedet og dermed en begrænsning af konkurrencen. Disse aftaler kan f.eks. være aftaler om deling af indtægterne efter indsat kapacitet, som kan bevirke, at man får en større spredning af afgangene. Der kan også være tale om deling af indtægter og omkostninger, som kan medvirke til sikring af betjeningen på ruter med et relativt beskedent passagergrundlag.

Danmark har i øjeblikket indgået henved 85 bilaterale luftfartsaftaler. Som følge af den fælles skandinaviske luftfartspolitik er disse identiske med Norges og Sveriges bilaterale aftaler.

### **EU's 3. luftfartspakke**

EU's 3. luftfartspakke er i princippet en multilateral aftale om udveksling af samtlige frihedsrettigheder mellem landene i EU/EØS-området. Set i verdensmålestok er der tale om en undtagelse i forhold til den hovedregel, der stadig gælder, at den inter-



Københavns lufthavn, 1960'erne.  
Charterkøen er opfundet.  
*Nordfoto*

nationale lufttrafik styres af bilaterale aftaler mellem suveræne stater.

Hovedtanken bag liberaliseringen af lufttrafikken inden for EU/EØS-området er, at man ved at liberalisere de administrative reguleringer af, hvem der må flyve hvor meget mellem hvilke lufthavne og til hvilke priser, kan åbne for konkurrence på lufttransportmarkedet og dermed få en bedre og mere effektiv trafikforsyning til gavn for borgere og erhvervsliv.

Siden begyndelsen af 80'erne er der sket en gradvis udvikling

hen imod et indre marked for luftfart via tre såkaldte "luftfartspakker". Den fulde liberalisering blev gennemført i 1992 med vedtagelsen af den 3. luftfartspakke. Pakken, der omfatter alle former for erhvervsmæssig luftfart, består grundlæggende af tre forordninger.

Den første forordning regulerer, hvilke luftfartsselskaber, der kan få adgang til det indre marked og de krav, de skal opfylde. Der kræves bl.a. at luftfartsselskabet skal være majoritetsejet af medlemsstater eller deres statsborgere og være



i besiddelse af en vis økonomisk formåen, råde over et eller flere fly og være i besiddelse af en gyldig AOC (Air Operators Certificate), som udstedes efter nationale regler, indtil der vedtages fælles EU-bestemmelser herom.

Udstedelse af AOC indebærer en attestation af, at vedkommende selskab har den fornødne sagskundskab og struktur til at operere luftfartøjer på betryggende måde ved de former for luftfartsvirksomhed, der er angivet i tilladelsen.

Hvis selskabet opfylder disse betingelser, har det krav på at få udstedt licens til at drive erhvervs-mæssig lufttrafik.

Har et luftfartsselskab fået udstedt licens fra et medlemsland, har det – i kraft af forordningen om EU-luftfartsselskabers adgang til luftruter inden for Fællesskabet – også fri markedsadgang inden for EØS-området, dvs. til alle lufthavne uden kapacitetsbegrænsninger.

Denne adgang omfatter tillige adgang til indenrigsruter i alle medlemslande – de såkaldte cabotage-rettigheder. Forordningen, der omfatter passager- og fragtflyvninger, ophæver i praksis sondringen mellem rute- og charterflyvninger.

Endelig fastsættes flybilletterne inden for EØS-området frit af luftfartsselskaberne. Medlemslandene kan kun forlange dem anmeldt, og det tidligst 24 timer inden de træder i kraft.

I takt med liberaliseringen er det fundet vigtigt at sikre, at der

gælder ensartede regler for selskaberne med henblik på, at konkurrence kan ske på lige og gennemsigtige vilkår og uden forskelsbehandling. Der er således i EU vedtaget et sæt retsakter, der tager sigte herpå. Luftfartspolitikken er derfor ikke en deregulering, men en liberalisering ledsaget af harmoniseringsforanstaltninger, der er ganske omfattende. I øvrigt gælder også traktatens almindelige konkurrenceregler.

Der er bl.a. fastsat bestemmelser om teknisk harmonisering, sikkerhed i luften, støj-emissioner, edb-reservationssystemer (CRS), kompensation til passagerer ved overbooking, gensidig anerkendelse af certifikater, pakke-rejser, ground-handling samt tildeling af ankomst- og afgangstider i lufthavnene (slots). Der vil formentlig i de kommende år blive fastsat fælles bestemmelser vedrørende bl.a. lufthavnsafgifter, lufttrafikstyring og erstatningsregler.

I takt med liberaliseringen i EU gennemførtes en gradvis dansk/skandinavisk liberalisering, hvorved andre skandinaviske luftfartsselskaber end SAS fik større adgang til nationale og internationale ruter. I Danmark var indenrigsflyvningen allerede fra begyndelsen af 1970'erne organiseret i Danair-samarbejdet mellem SAS, Maersk Air og Cimber Air, og trafikken kulminerede i 1996 med 2,5 mill. passagerer mellem København og 10-12 provins-

lufthavne, hvorefter åbningen af den faste forbindelse over Storebælt ændrede forudsætningerne. Danske private luftfartsselskaber har løbende udvidet deres internationale beflyvning, for Maersk Airs vedkommende med basis i Billund lufthavn.

Kommissionen har gennem en årrække søgt at få Rådets tilslutning til, at de eksterne relationer til tredjelande blev en integreret del af den fælles luftfartspolitik. Rådet har med enkelte undtagelser afvist forslag på dette område, idet medlemsstaterne ikke har fundet, at aftaler mellem EU og tredjelande ville medføre fordele frem for det nuværende system med bilaterale aftaler.

Efter fælles beslutninger er der ført forhandlinger med Norge, Sverige, Schweiz, USA samt 10 central- og østeuropæiske lande. Kun aftaler med de to førstnævnte lande er fuldt implementeret, og Sverige er efterfølgende blevet medlem af EU, mens Norge og Island er omfattet af EU's luftfartsregler i medfør af EØS-samarbejdet.

### **Jernbane- eller søfartsregulering?**

Set i forhold til Folketingsmand Fog-Petersens spørgsmål om, hvorvidt luftfarten burde reguleres efter en søfarts- eller en jernbanemodel, kan man sige, at udviklingen har besvaret hans spørgsmål med et både-og. Chicago-konventionen og den væsentlige interesse i at beskytte det nationale luftfartsselskab, der ligger indbygget i de bilaterale aftaler, kan minde om jernbanereguleringen ved begyndelsen af århundredet, medens den 3. luftfartspakke minder mere om den fri konkurrence, som prægede søfarten i 1919.

Spørgsmålet kan også besvares med et hverken-eller, idet den internationale luftfart har fået et sådant omfang, at den har udviklet sine særlige måder at regulere trafikken på, som ikke har nogen umiddelbar parallel inden for de øvrige trafikformer.



Stewardessen som covergirl, 1958.  
Kilde: SAS

# Det store H

## Ingeniørfirmaernes forslag

Den 9. marts 1936 udsendte tre ingeniørfirmaer Christiani & Nielsen, Højgård & Schultz og Kampmann, Kierulff rapporten: "Motorveje med broer over Storebælt og Øresund". Formålet var "at skabe et grundlag for løsningen af den store nationale opgave at skaffe Danmark de motorveje og de vej- og baneforbindelser mellem landsdelene indbyrdes og mellem landet og nabolandene i vest, nord, øst og syd, der er nødvendige for at tilfredsstille den moderne samfærdsels krav". Ud over dette almennyttige formål har det formentlig ikke været uden betydning, at det ville skabe gode forretningsmuligheder, hvis forslaget blev vedtaget. Rapporten blev derfor også "tilstillet de danske myndigheder", som for øvrigt løbende havde haft lejlighed til at følge udviklingen af projektet.

At private firmaer stod for projektideer og projektudvikling, var ikke noget nyt inden for infrastrukturplanlægningen. Store dele af det banenet, der i Danmark og i udlandet blev anlagt i løbet af 1800-tallet, blev netop udviklet på privat initiativ.

Forslaget gik ud på anlæg af en motorvej mellem København og Esbjerg, Storebæltsbroen, motorvej

II mellem Kruså og Hirtshals, motorvej III mellem København og Rødby samt anlæg af Øresundsbroen. Det blev beregnet, at realiseringen af planen ville koste 628 mio. kr., hvoraf 565 mio. kr. var den danske andel af omkostningerne, og at planen ville kunne realiseres i løbet af 10 år.

Ingeniørfirmaernes vision om anlæg af et overordnet motorvejsnet var ikke tynget af politiske hensyn til banetrafikken eller finansieringsproblemer. Det trafikale udgangspunkt var, at bilen var kommet for at blive, og at udviklingen af motortrafikken ikke lod sig standse. Spørgsmålet var ganske enkelt, om det danske vejnet kunne rumme den forventede trafik.

Der var flere forhold, der gjorde, at afviklingen af den gennemgående trafik var utilfredsstillende. Ingeniørfirmaerne var af den opfattelse, at det var urimeligt, at landevejsnettet ikke tillod en afvikling af trafikken, som stod mål "med de moderne motorkøretøjs mere og mere fuldkomne konstruktion". Først og fremmest hensynet til færdselssikkerheden. Ikke fordi bilisterne kørte uforsvarligt, men fordi der på landevejsnettet ved siden af motortrafikken skulle afvikles hestevogns-, cykel,

Modsatte side:  
Hurra! – Vi har fået bil.  
*Nordfoto, 1963*



## Hærvejen

Efter Hugo Mathiessen: Hærvejen i 2. udg.



## Forslag Øst

Udbygningsplan 1980-85



### Signatur:

—	2-sporet eksist. landevej
—	2-sporet ny landevej
- - -	3 " landevej
—	4 " "
—	4 " motorvej
—	6 " "

Rapport udarbejdet af  
Vejdirektoratet, nov. 1962.

ride- og fodgængertrafik, og fordi niveauskæring mellem vejene og randbebyggelsen langs vejene gjorde det nødvendigt at sænke hastigheden. Dertil kom, at landevejene ikke var egnede til overhaling. "Det kan således på en 6-9 m bred belagt vej ikke undgås, at det overhalende køretøj

kommer over på den vejdel, hvor tværfaldet er det modsatte af, hvad det burde være efter den kurve, den overhalende vogn tilbage-lægger, og alene deri ligger en fare, rent bortset fra, at den overhalende vogn kommer over i de modgående vognes kørebane".

Forslaget om et motorvejssystem til afhjælpning af "de eksisterende ulemper ved vejnettet og dets styrelse" var inspireret af, at der i andre europæiske lande i netop disse år var storslåede planer om udbygning. Tyskland havde i 1933 vedtaget at bygge et net på 7.000 km motorvej, og i Folkeforbundet var det til afhjælpning af arbejdsløsheden foreslået at bygge et net på ca. 14.000 km motorvej i Europa. Kritikken af styrelsen af det danske vejnet hang sammen med, at staten kun indirekte øvede indflydelse på udbygningen af det overordnede vejnet ved gennem motorafgifterne at dække nogle af amternes og kommunernes vejudgifter. Beslutningerne om vejudbygningen blev truffet decentralt.

Firmaernes forslag til linieføring rettede sig ganske enkelt efter trafikens hovedfærdselsårer, som de havde vist sig ved den første færdselstælling i 1934. Endvidere blev der taget udgangspunkt i et ønske om at binde landsdelene i Danmark sammen med en Storebæltforbindelse og udvikle de gennemgående danske trafikforbindelser, så de også tjente den internationale trafik til og fra Sverige og Norge og videre ned i Europa.



Forslaget indeholdt tillige tilløb til en vurdering af den samfundsøkonomiske betydning af at realisere projektet. Det blev anslået, at anlægget ville betyde indkøb af udenlandske materialer for ca. 91 mio. kr., og at omsætningen i det danske samfund ville blive øget med ca. 37,5 mio. og med afledte effekter med ca. 75 mio. mere, end hvis arbejderne ikke var blevet gennemført. Den direkte beskæftigelsesvirkning blev vurderet til at være på ca. 12.000 arbejdere – “selv i forhold til de senere års store arbejdsledeshedstal vil... merbeskæftigelsen være af stor moralsk og økonomisk betydning for vort samfund”.

For trafikanterne blev der regnet med, at en fjerdedel af trafikken svarende til 750 mio. vognkilometer, ville finde sted på det nye net. Det blev vurderet, at omkostningerne pr. kilometer ved denne trafik var 15 øre pr. vognkilometer. Besparelsen i form af mindre forbrug af benzin og olie, mindre slid på materiel og tidsbesparelsen for trafikanterne ville beløbe sig til mindst 10 pct. Dertil kom sparede omkostninger ved nedlæggelse af færgefarten på Storebælt på ca. 2 mio. kr. Dermed kom den samlede besparelse op på 13 mio. kr., hvilket svarede til en årlig forrentning på 2,85 pct. af de 500 mio. kr., som vejdelen af anlægget skønnedes at koste.

Forslagsstillerne sluttede præsentationen af deres forslag med følgende profetiske udtalelse:

“Det er en selvfølge, at planerne ved fornyet gennemarbejdelse under hensyntagen til lokale forhold på adskillige punkter kan blive underkastet ændringer, men forslagsstillerne tør dog udtale en forventning om, at forslagene som helhed vil vise sig at være et fuldt brugeligt grundlag for gennemførelsen af en planmæssig og rationel udbygning af vort lands hovedtrafikårer”.

### **Humlum og det venstre ben**

Først med hovedlandevejsloven, der trådte i kraft den 1. april 1964, fik staten ansvaret for den del af hovedlandevejsnettet, der skulle udbygges som motorveje. Folketinget havde dog gennem særlig lovgivning truffet bestemmelse om anlæg af motorvejen på Lolland, Hørsholmvejen og motorvejen vest om København, tilkørselsvejene til Storebælts-overfarten Halsskov – Knudshoved, anlæg af den nye Lillebæltsbro som motorvejsbro og anlæg af Limfjordstunnelen som motorvejstunnel. Dertil kom, at der via statslige tilskud i medfør af vejtilskudsloven bl.a. var igangsat udbygning af omkørselsvejen syd om Slagelse som motorvej i forlængelse af motorvejen fra Halsskov, dele af Syd- og Vestmotorvejen, motorvejen over Fyn til den nye vejbro over Lillebælt og motorvejen Lille Bælt – Kolding.

Med disse beslutninger var der i realiteten langt henad vejen truffet beslutning om motorvejslinie-

## Professor J. Humlums forslag Udbygningsplan 1980-85



### Signatur:

- 2- sporet eksist. landevej
- 2- sporet ny landevej
- - - 3 " landevej
- 4 " "
- 4 " motorvej
- 6 " "

## Vejplan 1793

Indtegnet på et kort med det nu eksist. vejnet



### Signatur:

- Hovedlandeveje i kongeriget
- - - Alternative forslag
- ..... Hovedlandevejenes fortsættelse i sønderjylland

give god forbindelse mellem de største befolknings- og erhvervs-koncentrationer og give god adgang til de mest betydningsfulde overgange eller overfarter til udlandet.

I marts 1965 fremlagde Kai Lindberg forslag til lov om projektering af en nord-sydgående motorvej i Jylland. I sin fremlæggelse lagde han bl.a. vægt på, at selv om man af økonomiske grunde ikke kunne udføre arbejdet på én gang, så "er det naturligt at dette projekt i vejplanlægningen må vurderes i sin helhed". Ud over at ministeren fandt det naturligt, må en væsentlig del af forklaringen på, at der blev fremlagt en samlet plan, søges i, at professor Johannes Humlum fra Århus Universitet i starten af 60'erne havde argumenteret for en midtjysk motorvej frem for en linieføring, der løb parallelt med den daværende hovedlandevej A 10 op igennem det østlige Jylland.

Humlums overordnede begrundelse for den midtjyske linieføring var, at den ikke blot skulle løse det eksisterende og kommende fjerntrafikbehov fra Østjylland, men placeringen skulle desuden bidrage til at fremme befolknings- og erhvervsudviklingen og specielt industrialiseringen i Nordjylland, Vestjylland og det vestlige Sønderjylland som led i en landsplanlægning med henblik på at decentralisere Danmarks industri og ophjælpe underudviklede områder.

Rapport udarbejdet af  
Vejdirektoratet, nov. 1962.

føringen på Fyn og Sjælland. Med enkelte modifikationer svarede det til ingeniørfirmaernes plan. Ikke fordi den på nogen måde politisk var blevet adopteret, men fordi der var en grundlæggende politisk enighed om, at det gennemgående motorvejsnet skulle forbinde de forskellige landsdele bedst muligt,

Trafikalt skulle det danske motorvejssystem efter professor Humlums opfattelse primært tjene til afvikling af den intereuropæiske trafik og de kommende års danske fjerntrafik, dvs. trafikanter, som mindst benyttede motorvejen på et stræk af i størrelsesorden 100 km. Det var specielt vigtigt, at den valgte jyske linieføring betjente følgende knudepunkter: grænsen, Lillebæltsbroen, Kolding og Århus. A 10 skulle udbygges til en 4-banet vej til betjening af den regionale trafik mellem de store østjyske byer. For en midtjysk linieføring talte desuden, efter professorens mening, at anlægget af motorvejen var ca. halvt så dyr som en østjysk, og at den blev anlagt på de mindre produktive midtjyske jorder.

Vejdirektoratet udgav i november 1962 en: "Rapport til ministeren for offentlige arbejder om anlæg af motorveje i Jylland". Denne rapport belyste både direktoratets indstilling om en østlig linieføring af den jyske motorvej og som hovedalternativ professor Humlums forslag.

Med hensyn til industrialiseringen af Vestjylland var Vejdirektoratet af den opfattelse, at vejnettet "overalt var tilstrækkeligt til at afvikle den af den begyndende industrialisering følgende vejtrafik". Og hvis der engang i fremtiden skulle vise sig en stærk industriel udvikling, ville der eventuelt kunne blive tale om motorveje. Men selv under de forudsætninger forekom det usikkert,

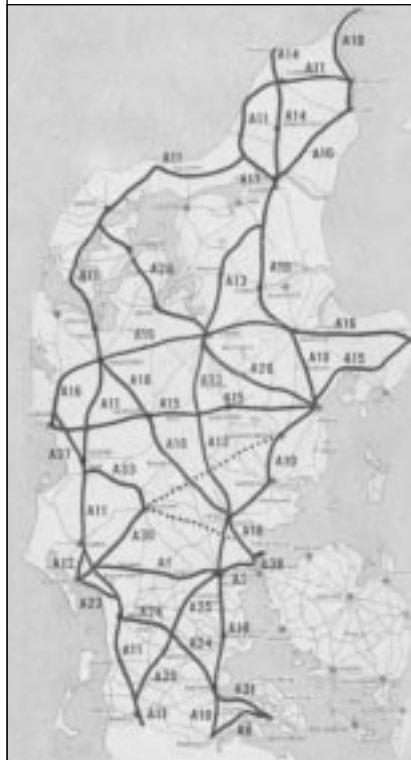
## Jernbanenet



### Signatur:

- Eksisterende jernbaner.
- ..... Nedlagte jernbaner, evt. kun for godstrafik.

## Hovedlandevejsnet



### Signatur:

- ..... Hovedlandeveje.
- Numre fra 20 og opetter er foreløbige arbejdsnumre.

Rapport udarbejdet af  
Vejdirektoratet, nov. 1962

om Humlums linieføring ville vise sig at være den mest fordelagtige. Vejdirektoratet pegede på, at byerne Herning og Holstebro formentlig ville blive bedre betjent af en motorvej fra Trekantsområdet og op i området mellem de to byer. Men man mente som sagt, at det var for tidligt at tage stilling til det

fremtidige udbygningsbehov med motorveje i Midt- og Vestjylland.

Den positive trafikale begrundelse for en østlig linieføring var, at det var i Østjylland, at en stor del af den jyske befolkning boede, og at det var på A 10, trafikken og de trafikale problemer optrådte. Som Vejdirektoratet så på sagen, var den drivende kraft i de næste mange års forventede trafikudvikling ikke befolkningsvækst eller befolkningsforskydninger. Det var derimod stigningen i biltætheden. Hvor befolkningen i 50'erne var vokset med omkring

1 pct. om året, var den årlige stigning i biltallet omkring 1960 på mellem 10 og 15 pct.

Vejdirektoratet var ikke enig i Humlums økonomiske kalkuler. Frem for alene at se på anlægsomkostningerne for de to forskellige motorvejslinieføringer fandt direktoratet det relevant at sammenligne udgifterne til hele den forventede udbygning af det overordnede jyske vejnet. Og her vurderede direktoratet, at den 4 sporede udbygning af A 10, som var en del af Humlums forslag, ville koste omtrent lige så meget

God plads på motorvejen.  
Bilfri søndag.  
Polfoto, 1973



som hele den midtjyske motorvej. Dermed blev fortegnet vendt. Det var Direktoratets udbygningsplan, der var den billigste.

I sin præsentation af projekteringslovforslaget meldte Kai Lindberg klart ud, hvor han stod i debatten. "Vi må i vejudbygningen søge bedst muligt at forene kravene til de på kort sigt nødvendige forbedringer med hensynet til den noget fjernere fremtid. Det vil vise sig særdeles økonomisk ikke at tage hensyn til begge forhold. Vi kan derfor ikke tillade os at bygge en motorvej, som kun i en fjernere fremtid vil få den tilstrækkelige trafik – hvis man nu kunne påvise en sådan linie – mens vi samtidig må afse beløb af samme størrelsesorden på den i dag mest trafikerede nord-sydgående forbindelse, A 10". Og hans ambitioner om at nå et kompromis om linieføringen var fraværende. "Det er sjældent behageligt at sætte sig mellem to stole, og i denne sag kan en sådan kompromisløsning blive særdeles kostbar og uhensigtsmæssig for udviklingen af trafikforholdene i Jylland".

Tilsvarende illusionsløs var den socialdemokratiske ordfører Svend Horn. I sin ordførertale ved første behandlingen af lovforslaget sagde han bl.a. : "Hver egn kæmper for sit område, og det er det, der sådan set er generalnævneren i den diskussion, der føres om det foreliggende forslag om projektering af en ny nord-sydgående vej".

Modstanden mod forslaget til den østlige linieføring kom fra Venstre og de Uafhængige. Venstres ordfører var på det rene med, at der var tale om en stor afgørelse, og han savnede et "oplæg, der i højere grad tog stilling til problemerne i landsplanlægningen, befolkningsudviklingen, byudviklingen og industriudviklingen, og som på baggrund heraf opstillede et skøn over den fremtidige trafikudvikling". For at fremskaffe et bedre beslutningsgrundlag efterlyste Venstres ordfører et institut for trafikforskning.

Ordførerne for de øvrige partier var mere eller mindre enige i den østlige linieføring.

Den 2. juni 1965 vedtog Folketinget med 115 stemmer mod 26 projekteringsloven eller det venstre ben i det store H. Dermed var linien lagt for en stor del af de efterfølgende 30 års investeringer i udbygningen af det overordnede vejnet.





**Christian Juul-Rysensteen (H)**

(Højre, senere V)

27.4.1900-24.7.1901

Den første minister var Christian Juul-Rysensteen, (1838-07). Han var lensbaron og fra 1900 kammerherre og ejede Mundelstrup ved Århus. Han var uddannet cand.polit og blev direktør i brandforsikringen Jylland. 1874-80 var han sognerådsformand, han var valgt til Landstinget 1874-90, og 1893-1900 var han kongevalgt landstingsmand. Han var en af Estrups mænd. Som minister 1900-01 nåede han ikke at sætte mange trafikpolitiske spor. Han gjorde sig bemærket ved i tiden før valget i 1901 at 'forvise' en oppositionel trafikassistent til en fjern station i Jylland, fordi han havde svaret ham afvisende under tjeneste.



**Viggo Hørup (V)**

24.7.1901-15.2.1902

Viggo Hørup (1841-1902) blev uddannet jurist i 1867. Han stillede op til Folketinget i 1872, men blev ikke valgt. I

de følgende år var han aktiv i det københavnske Venstre og blev medarbejder på Morgenposten. I 1876 blev han valgt til Folketinget og udpegedes til Folketingets anklager i rigsretssagerne mod de tidligere national liberale ministre Hall og Krieger. Hørup var i 1878 med til at stifte Folketingets Venstre. Han opnåede ikke valg til Folketinget i 1892 og koncentrerede sig i de følgende år om at skrive i Politiken, som han havde været med til at grundlægge. Som skribent udviklede han en ny stil for politisk journalistik. Han agiterede for et politisk systemskifte, satte sig op mod den herskende nationalliberale kultur og bekæmpede militarismen. "Hvad skal det nytte?" var hans kommentar til forsvarsbevægelsen. I 1895 var han med til at danne Venstrereformpartiet.

Viggo Hørups tid som trafikminister i den første regering efter systemskiftet blev kort. Han havde ikke tidligere beskæftiget sig med trafikforhold, og han nåede ikke at gøre sig gældende på området i de 7 måneder, han var minister, fordi han kort tid efter udnævnelsen blev syg. Som ansvarlig for de kongelige haver gennemførte han åbningen af kongeporten i hjørnet af Kronprinsessegade og Gothersgade ind til Kongens Have i august 1901, hvorved almindelige borgere fik adgang til haven. Hans statue

blev i 1908 placeret i denne ende af Kongens Have.

**Christopher Hage**

(Højre, senere V)

15.2.1902-14.1.1905

Christopher Hage (1848-1930) var forretningsmand, og gik ind i politik i 1881 i kampen for en toldreform. Han var medlem af Folketinget 1881-87 og 1890-1903. Fra 1881-84 stod han i spidsen for en gruppering af yngre forretningsfolk, der kritiserede Estrups højre-regering. Han var i 1895 medstifter af Venstrereformpartiet. Hage havde stor økonomisk indsigt, og han var finansminister i Deuntzers regering, men overtog tillige Trafikministeriet, da Hørup døde. I 1905 brød han med I.C. Christensen og knyttede sig til Det Radikale Venstre. 1916-20 var han handelsminister og forestod i 1918 forhandlingerne med Island, der førte til den dansk-islandske forbundslov.



**Svend Høgsbro**

(Venstrereformpartiet)

14.1.1905-24.7.1908

Svend Høgsbro (1855-1910) var højesteretssagfører, rigsdagsstenograf, kvindesagsforkæmper og medlem af Dansk Kvindesamfunds

bestyrelse 1884-1900, samt medlem af Folketinget 1895-1909, hvor han repræsenterede Venstrereformpartiet. Han satte sit navn under jernbaneloven fra 1908, der forudså en betydelig udvidelse af banenettet, og den endelige lov om Christiansborg Slots genopførelse efter branden i 1884. Efter Albertis afgang blev han justitsminister 1908-09.



**Jens Jensen-Sønderup (V)**

24.7.1908-16.8.1909

Jens Jensen-Sønderup (1862-1949) var søn af en grundtvigiansk gårdejer. Han tilhørte Venstrereformpartiet. Han havde ingen formel uddannelse, men var bl.a. uddannet på folkehøjskoler. Han var sognefoged 1892-96 og sognerådsformand 1895-1906. Han var medlem af Folketinget fra 1896-1910 og fra 1911-20. Som minister foreslog han i 1908 en jernbanebro mellem Masnedø og Falster, og i 1909 fik han bemyndigelse til at igangsætte nærmere undersøgelser og forarbejder. Han var arbejdsanvisningsdirektør 1914-21 og administrerende direktør for Hypotekbanken 1921-32.



**Thomas Larsen (V)**  
16.8.1909–28.10.1909  
Thomas Larsen (1854-1944) var søn af en husmand og udlært smed. Han var medlem af Folketinget i to omgange, nemlig 1895-1909, hvor han repræsenterede Venstrereformpartiet, og 1910-20 for Venstre. Fra 1920-32 var han medlem af Landstinget. Han åbnede i 1911 Københavns nye Hovedbanegård. Efter ministertiden var han medlem af Jernbanerådet og formand for dette 1927-32. Han var i hele sin politiske karriere stærkt socialt engageret, og i sine sidste år var han optaget af socialpolitik og lokalhistoriske studier. Han har udgivet et stort lokalhistorisk værk om Vendsyssel.



**J.J. Jensen Onsted (RV)**  
28.10.1909–2.2.1910  
Jens Jørgen Jensen Onsted (1860-1933). Medlem af Folketinget 1901-06 og 1918-20. Han arbejdede i en årrække som tjenestekarl på landet, rejste i 1882 til Nordamerika og vendte fire år senere hjem og købte først et husmandssted, senere en gård i Onsted. Han var sognerådsformand og blev valgt til Folketinget for Venstrereformpartiet i 1901.

I 1906 tilsluttede han sig Det radikale Venstre, og de følgende år opnåede han ikke valg. Han var minister for offentlige arbejder i Zahles første ministerium 1909-10. Han blev tvunget til at træde tilbage efter stærk offentlig kritik af sine udtalelser om officerernes stilling til forsvarslovene. Som medlem af Rigsdagen fra 1918-20 sad han i finansudvalget.

**Wilhelm Weimann (V)**  
2.2.1910–5.7.1910  
Wilhelm Weimann (1868-1942) var direktør og overretssagfører samt general-konsul i Hamburg. Han var handelsminister 1909-10 og desuden minister for offentlige arbejder fra 2.2.1910-5.7.1910. Senere blev han bl.a. direktør for ØK i Bangkok og formand for Store nordiske Telegraf-selskabs bestyrelse.

**Thomas Larsen (V)**  
Se ovenfor.  
5.7.1910–21.6.1913



**J. Hassing-Jørgensen (RV)**  
21.6.1913–29.3.1920  
Trafik- og handelsminister Jens Hassing Jørgensen (1872-1952) var bankuddannet. Han var vokset op under fattige forhold, men fik en friplads i Silkeborg Realskole. Om aftenen gik han med aviser, og han fik tidligt et socialt sindelag. Han tog præliminæreksamen i 1888 og ville gerne have været lærer og studeret sprog, men gik

bankvejen og blev kontorist i Silkeborg Bank. Kun 22 år gammel grundlagde han i 1894 sin egen bank i Sæby og blev to år senere direktør for Esbjerg Handelsbank. Da den blev overtaget af Københavns Handelsbank, drog han til København, hvor han åbnede et revisionskontor. Han var med til optrevlingen af Alberti-sagen. Han havde ikke beskæftiget sig med politik på et forpligtende niveau og blev overrasket, da Edvard Brandes foreslog, at han blev optaget i ministeriet Zahle II som trafikminister i 1913. Han betegnede sig selv som radikal venstremand. I 1915 fik han vedtaget den første egentlige lov om styrelsen af statsbanerne. Loven bestemte, at DSB skulle ledes af en generaldirektør, der stod direkte under ministeren, således som styrelsen var inden for postvæsenet. Til generaldirektør udnævnte han Th. Andersen-Alstrup, der var sagfører og kom fra en stilling som bankdirektør i Århus.

Under krigen havde han stort besvær med statsbanerne. Der var vognmangel og knaphed på kul, og det slidte materiel kunne ikke erstattes. Toggangen kom i 1917 ned på halvdelen af det normale, og varettransporten over Store Bælt måtte reguleres. Jernbanernes person- og godstakster forhøjedes med 25 %, men DSB fik alligevel underskud.

I 1918 vedtoges en stor plan for anlæg af dobbeltspor på adskillige banestrækninger inden for statsbanerne samt koncession på 40 privatbaner. Tiden løb imidlertid fra dette kompleks. Bilernes indtog havde

den effekt, at store dele af godstrafikken gled fra jernbanen over på lastbiler ejet af små vognmænd, og også for persontransportens vedkommende fik jernbanerne konkurrence. De første automobiler kom til Danmark omkring århundredeskiftet. I 1909 var der 682 biler i Danmark, i 1914 var der 3430, heraf 1948 almindelige personbiler. Bilkørsel fik dog først betydning efter 1. verdenskrig.

Hassing-Jørgensen gennemførte loven om Århus godsbanegård og loven om Hanstholm Havn i 1917.

I 1917 vedtog Folketinget en højbro over Storstrømmen, men loven blev standset af Landstinget med henvisning til, at man på grund af krigen alligevel ikke kunne bygge broen.

**N.C. Monberg (uden for parti)**  
29.3.1920–5.4.1920  
N.C. Monberg (1856-1930) gik på Kunstakademiets Arkitektskole, men fuldførte ikke uddannelsen. Han etablerede sin egen entreprenørvirksomhed, og hans første arbejder var bygning af dampfærgehavnene ved Oddesund og havneanlæggene i Rudkøbing og Assens. Sammen med Niels Andersen forestod han bygningen af Middelgrundsfortet og tørdokanlæggene på Refshaleøen og i Helsingør. Hans eget firma udførte kloaktunneler under Københavns Havn, jernbanebroen over Mariager Fjord, godsbanegården i København, havnearbejder ved Islands Brygge, samt en række opgaver i udlandet. Han deltog ikke i politik, men havde en ikke ringe indflydelse i politiske kredse. Han var trafik-

minister i ministeriet Liebe i otte dage under påskekrisen.

**K. Riis-Hansen** (uden for parti)

5.4.1920–5.5.1920

K. Riis-Hansen (1876-1937) var uddannet national-økonom og departementschef i Told- og revisionsdepartementet fra 1916. Han var trafikminister i forretningsministeriet Friis fra april-maj 1920. Samme år blev han forligsmand. Han var indtrådt som direktør i Landmandsbanken kort før krakket, og han blev sammen med den øvrige ledelse kendt skyldig i overtrædelse af aktieselskabsloven. I 1928 blev han igen forligsmand og høstede stor anerkendelse for sin indsats.



**M.N. Slebsager** (V)

5.5.1920–23.4.1924

M.N. Slebsager (1874-1962) var uddannet mejerist og lærer. Han tilhørte Venstre og var kendt som en dygtig agitator med tilnavnet "Venstres ragekniv". Som trafikminister, 1920-24, fik han vedtaget loven om Lillebæltsbroen. Han var medlem af Folketinget 1909-32, og blev udnævnt til handelsminister i 1926, men trådte tilbage i 1928 på spørgsmålet om hjælp til Privatbanken.



**J. Friis-Skotte** (S)

23.4.1924–14.12.1926

Johannes Frederik Nicolai Friis-Skotte (1874-1946) var socialdemokrat, søn af en togfører og startede som 17-årig som trafiklev ved DSB. Senere blev han ansat som trafikkontrollør ved Københavns godsbanegård. Han blev tidligt politisk aktiv i Socialdemokratiet og var med til at organisere jernbanearbejderne og blev formand for jernbaneorganisationernes fællesudvalg. Han var medlem af Frederiksberg kommunalbestyrelse 1908-24 og rådmand 1919-24 og især optaget af sociale og trafikale spørgsmål. Han var medlem af Folketinget 1918-43 og sit partis trafikordfører. Han var minister i to perioder, 1924-26 og 1929-35.

I 1925 fik han ændret loven om DSB, og der blev etableret et jernbaneråd. Friis-Skotte indførte billige søndagsrejser på DSB for at gøre banerne populære, men det var for sent. Konkurrencen fra lastbiler og rutebiler var blevet mærkbar for jernbanerne i 1920'erne, rutebilerne kunne komme ud i den fjerneste krog og blev derfor en trussel for de mange privatbaner. Den videre udbygning af jernbanerne stoppede i slutningen af 1920'erne, hvor banenettet nåede en udstrækning på 5300 km.

I begyndelsen af 1930'erne påbegyndtes en nedlæggelse af de mindst rentable sidelinier. De

smalsporede sønderjyske amtsbaner blev nedlagt 1926-39 og i 1936 opgav man den kun 10 år gamle DSB-strækning Ringsted-Hvalsø-Frederikssund. Den var tænkt som led i en aldrig gennemført ringbane uden om København.

Jernbanebroen over Frederikssund blev nedtaget og genopført som Limfjordsbro.

Friis-Skotte huskes som brominister. Han fik i 1932 vedtaget anlægsloven for Storstrømsbroen og Odde-sundbroen over Limfjorden, og han var med til at indvie Allsundbroen i 1933 og Lillebæltsbroen i maj 1935.

Vedtagelsen af den fælles vej- og jernbanebro over Storstrømmen var afslutningen på mange års diskussion om, hvorvidt forbindelsen skulle være en højbro eller en tunnel. Man valgte en højbro på 3,2 km udformet som en fælles bro for vej og jernbane over Storstrømmen og en lavbro med klap over Masnedsund. Da den stod færdig var det Europas længste bro. Anlægsudgifterne beløb sig til 33,6 mill. kr. i 1931-priser uden vejtilslutning. Pengene blev skaffet ved at lægge 1 øre mere på benzinprisen. Broen skulle bygges på 6 år, men kunne tages i brug allerede i 1937.

I 1929-30 fik Friis-Skotte vedtaget, at der skulle indføres elektrisk drift for togene i Københavns nærtrafik. Det blev en realitet i 1934. Friis-Skotte var i 1925 med til at åbne Kastrup Lufthavn. Det år var det samlede antal passagerer ca. 3000.



**Johannes Stensballe** (V)

14.12.1926–30.4.1929

Johannes Stensballe (1874-1950) var uddannet baneingeniør, og fra 1914 ledede han de sydfynske jernbaner. Han blev anset som de danske privatbaners første- mand. Han blev medlem af Landstinget i 1920 og var minister for offentlige arbejder 1926-29. Det sidste år var han tillige handelsminister. Som trafikminister fik han i 1928 føjet to vejbaner til den Lillebæltsbro, som hans forgænger havde fået vedtaget som en jernbanebro. Stensballe samlede i 1927 postvæsenet og telegrafvæsenet i et generaldirektorat, og han fik vedtaget loven om omnibus- og rutebilkørsel i 1927. Efter ministertiden indtog han en fremtrædende plads i Venstres landstingsgruppe og var gruppens formand 1940-53. Han var medlem af forfatningskommissionerne 1937-51.

**J. Friis-Skotte**

Se ovenfor

30.4.1929–4.11.1935



**Niels P. Fisker** (S)

4.11.1935–15.9.1939

Niels Peter Fisker (1886-1939) var socialdemokrat og søn af en socialdemokratisk husmand. Han var selv

uddannet lærer og var fra sine unge dage aktiv inden for husmands- og arbejderbevægelsen i Midtjylland. I 1919 kom han i sognerådet i Almind og blev formand 1923-25, skønt han var den eneste socialdemokrat. Han var tillige medlem af Viborg Amtsråd 1922-35. Han var medlem af Rigsdagen fra 1924, den sidste tid før sin død som landstingsmedlem. Fisker var kendt som forligsekspert. Som formand for Landbokommissionen af 1931 forberedte han flere store kriseforlig mellem regering og opposition, bl.a. forliget med de konservative i 1931 om krisehjælp til landmænd og arbejdsløse, Kanslergadeforliget i 1933 og forliget i 1933 med Venstre om regulering af svine- og kødproduktionen samt en smør- og kornordning. I november 1935 blev han minister for offentlige arbejder, hvor han fik sat en række offentlige arbejder i gang, bl.a. Kalvebodinddæmningen og Rømdæmningen. Han interesserede sig for trafikflyvning og fik sat fart i opførelsen af en ny administrationsbygning i Kastrup Lufthavn, der åbnede i 1936, og sørgede for lufthavne i Rønne, Ålborg og Esbjerg, så indenrigsflyvningen kunne fremmes. Den første indenrigsrute til Ålborg åbnede i 1936. Han nedsatte en trafikkommission i 1936, som han forestillede sig kunne komme med forslag til en samlet trafikplan for hele landet, der koordinerede bil-, tog- og flytrafik og en plan for, hvordan transportmulighederne kunne fordeles, så befolkningens trafikbehov blev tilfredsstillet på den bedste og billigste måde,

samtidig med at samfundet fik den mest økonomiske udnyttelse af transportmidlerne. Det lykkedes ikke for kommissionen at komme med en samlet trafikplan. Fisker udtrådte af regeringen i 1939 af helbredsmæssige årsager.



**Axel Sørensen (S)**

15.9.1939-8.7.1940  
Axel Sørensen (1882-1947) var udlært i en købmandsbutik, senere blev han journalist. Han var borgmester i Horsens i 21 år, valgt for Socialdemokratiet. Han var medlem af Landstinget 1932-36 og medlem af Folketinget 1943-45. Han var minister for offentlige arbejder i Stauning-regeringen 1939-40, men trådte tilbage ved dannelsen af Samlingsregeringen og blev samme år Hypotekbankdirektør.

**Gunnar Larsen (uden for parti)**

8.7.1940-5.5.1945  
Gunnar Larsen (1902-73) var uddannet ingeniør og direktør for F. L. Schmidt. Han blev minister for offentlige arbejder i 1940 og fortsatte med denne post i Scavenius-regeringen, hvor ministeriet blev delt. Gunnar Larsen tog 14. september 1940 det første spadestik til Fugleflugtslinien, men projektet kom ikke i gang før i 1950'erne.



**Niels Elgaard (V)**

9.11.1942-5.5.1945  
Niels Elgaard (1879-1963) var søn af en husmand og blev selv landbrugsuddannet. Senere blev han journalist på Venstrebladet og aktiv i Venstre. Han var valgt til Folketinget 1922-53 og var formand for Venstres rigsdagsgruppe fra 1940-42. Han trådte tilbage som minister i 1945, men fortsatte på samme post i Knud Kristensens regering fra november 1945-47.



**Carl Petersen (S)**

5.5.1945-7.11.1945  
Carl Petersen (1894-1984) var statshusmand, søn af en landarbejder og opvokset i et socialdemokratisk miljø. Han kom tidligt hjemmefra og blev selv landarbejder, tog på højskole og fik i 1922 et statshusmandsbrug. Han blev medlem af sognerådet i Ågerup-Kirkerup i 1921 og var aktiv i en række lokale foreninger i Roskilde Amt. Han var medlem af Statsministeriets arbejdsløshedsråd i 1933, og i 1935 blev han valgt til Folketinget.

Som minister for offentlige arbejder i befrielsesregeringen stoppede Carl Petersen arbejdet med autostradaen på Lolland, Fugleflugtslinien, fordi det ikke var aktuelt at blive

forbundet med Tyskland trafikalt.

I hans ministertid fortsatte banenedlæggelserne. I marts 1948 fik han vedtaget, at staten skulle overtage Slangerup banen. I juni 1948 blev loven om ekspropriation til anlæg af en dobbeltsporet nærbane langs Køge Bugt vedtaget.

Han moderniserede loven om privatbaner i 1948, hvorved der blev skabt mulighed for, at staten kunne yde afdragsfrie lån til modernisering af det rullende materiel og banernes faste anlæg, hvis kommunerne dækkede banernes under-skud og i øvrigt ydede tilskud. Dampdriften blev afløst af motordrift i form af skinnerbusser og diesel-lokomotiver. Venstre og Konservative fik i oktober 1949 vedtaget et forslag om at beskytte og bevare de private rutebilruter, som de mente ofte var bragt i vanskeligheder, når deres koncession skulle forlænges, og staten så sin fordel i at nægte en forlængelse for selv at overtage ruten. Forslaget gik ud på, at der skulle oprettes et uvildigt organ, et trafikudvalg for amterne og et nævn for hele landet, der skulle behandle koncessionsspørgsmål og afgøre de modsætninger, der måtte være mellem privat og statslig drift. Carl Petersen måtte bøje sig for dette forslag og sagde i Folketinget: "Jeg er af et flertal blevet tvunget til at gå frivilligt med".

I 1949 oprettede han Vejledirektoratet som et kontor under Ministeriet for offentlige arbejder, der skulle tage sig af den overordnede planlægning på landsplan af motorveje,



som man kendte fra Tyskland og Italien.

Carl Petersen blev minister igen i 1953. På det tidspunkt skabte den voksende bilpark problemer i flaskehalsen ved Storebælt, og selvom han mente, at kun en fast forbindelse kunne afvikle biltrafikken effektivt, var han også af den opfattelse, at bygningen af en sådan lå i overkanten af det teknisk mulige.

Nordisk Råds møde i 1953 vedtog en anbefaling til regeringerne i Danmark og Sverige om at igangsætte forberedende undersøgelser, der kunne belyse de økonomiske og trafikale forudsætninger for bygning af en bro eller tunnel mellem Danmark og Sverige over eller under Øresund. En betænkning om Øresundsforbindelsen kom i 1962.

I 1956 blev der vedtaget en ny lov om privatbaner.

#### **N. Elgaard (V)**

7.11.1945–13.11.1947  
Se ovenfor

#### **Carl Petersen (S)**

Se ovenfor  
13.11.1947–16.9.1950

#### **Frede Nielsen (S)**

16.9.1950–30.10.1950  
Frede Nielsen (1891–1954) var redaktør af den socialdemokratiske avis, Sønderjyden, fra 1930–43. Han var Folketingsmedlem fra 1943, valgt for Socialdemokratiet, og var sit partis ekspert i sønderjyske spørgsmål. Han var meget engageret i den nationale kamp og det kulturelle arbejde i Sydslesvig. I 1947 blev han kirkeminister i Hedtofts regering. I 1950 blev han udnævnt til minister for offentlige arbejder, men han nåede

kun at sidde på denne post i 6 uger, fordi Hedtoft-regeringen trådte tilbage, efter at et flertal i Folketinget, mod regeringens stemmer, havde vedtaget en dagsorden om lempelse af smørrationeringen.



#### **Viktor Larsen (KF)**

30.10.1950–24.4.1952  
Victor Larsen (1890–1952) var konservativ ejendomsbesidder, uddannet kontorist og senere lærer, tilknyttet det københavnske skolevæsen 1912–16. Han tog studentereksamen som privatist og blev cand.phil. i 1915. Larsen var formand for Kippinge-Brarup sogneråd 1921–33 og havde en række lokale bestyrelsesposter. Han indtrådte i Folketinget som stedfortræder i 1934 og blev valgt i 1935 for De Konservative. Han var medlem af Præsidiet i 1947. Han var minister for offentlige arbejder i VK-regeringen fra 1950 og til sin død i 1952. I hans minister-tid blev SAS stiftet i 1950, og han indviede Gedser-Grosenbrode forbindelsen i 1951.



#### **Jørgen Jørgensen (KF)**

30.4.1952–30.9.1953  
Jørgen Jørgensen (1891–1963) var uddannet ved landbruget og fra 1927 gårdejer.

Under første verdenskrig blev han vundet for den nationale konservatisme og valgtes i 1922 til K.U.s landsformand. Han var medlem af Skamby sogneråd 1925–46 og sognerådsformand 1933–46. Han havde en række tillidsposter, og var bl.a. formand for det nordfynske jernbaneselskab 1937–52. Fra 1939 til 1950 var han medlem af Landstinget og fra 1950 og frem til sin død var han medlem af Folketinget. Han havde sagt nej til at blive minister ved VK-regeringens dannelse i 1950, men overtog i april 1952 posten som minister for offentlige arbejder ved Victor Larsens død. Han sad frem til regeringens afgang i september og nåede i de 17 måneder at gennemføre forberedelserne til dæmningen fra Tåsinge til Siø, forudsætningen for Langelandsbroen og forberedelsen af bilfærgeruten Halsskov-Knudshoved.

#### **Carl Petersen (S)**

Se ovenfor  
30.9.1953–30.8.1955



#### **Kai Lindberg (S)**

30.8.1955–28.11.1966  
Kai Lindberg (1899–1985) var ud af en søskendeflok på ti og fra en familie, hvor begge forældre var politisk aktive. Han kom ud at arbejde fra han var syv år, og blev uddannet som skibsbygger på Helsingør Værft. Lindberg havde begge ben solidt plantet i den socialdemokratiske bevægelse.

Han var tidligt fagligt aktiv og blev formand for den lokale afdeling af smede og maskinarbejdere, senere blev han faglig sekretær i LO. I 1937 blev han valgt ind i Helsingør Byråd, hvor han afløste sin mor. Han blev valgt til Folketinget i 1947, men arbejdede fortsat i LO, og det var herfra, H.C. Hansen hentede ham ind som minister i 1955.

Han blev siddende længe på posten og opnåede noget, som få trafikministre har prøvet, både at være med til at få vedtaget en anlægslov og være med til at indvie det pågældende projekt. Han er den af alle ministre for offentlige arbejder, der indtil nu har haft posten i længst tid, 11 år fra 1955–66.

Kai Lindberg nedsatte i 1955 et udvalg, der skulle undersøge, hvilke krav den forventede fremtidige trafikudvikling ville stille til investeringerne i privat og offentlig trafik. Redegørelsen, der kom i 1961, indeholdt et samlet 20-årigt trafikinvesteringsprogram, der også tog stilling til indplaceringen af de store investeringsopgaver vedrørende Storebælt, Øresund og Storkøbenhavnstrafik. Redegørelsen anslog, at behovet for trafik anlæg i de næste 20 år ville koste 34 mia. kr. Af disse skulle 19 mia. bruges til anlæg af 588 km motorveje (det lille H), en ny Lillebæltsbro, bro eller tunnel ved Limfjorden, en ny Storstrømsbro, Salling-sundbro, Svendborgsundbro og Guldborgsundbro. Til jernbanerne regnede man med investeringer på 5 mia. kr. Det centrale net af motorveje samt Storebæltsbroen burde efter udvalgets indstilling iværksættes



tidligt i perioden. Det samme gjaldt, for Stor-københavns vedkommende, tunnelbanen, motorgaderne og parkeringsanlæg i tilslutning hertil.

Landets første motorvej, Hørsholmvejen fra Jægersborg til Brådebæk i Nord-sjælland var besluttet under krigen og blev indviet af Kai Lindberg i 1956. I 1965 fik Lindberg i Folketinget vedtaget en projekteringslov for en nord-syd gående motorvej i Jylland. Beslutningen var en kulmination på en lang debat, der var startet efter at Vejdirektoratet i 1962 havde udarbejdet en rapport om linieføringen. Uenighederne gik på, hvor motorvejen skulle gå og diskussionerne mindede

Kai Lindberg.  
Hans Bendix



om debatterne 100 år før om jernbanens forløb. Striden handlede om, hvorvidt motorvejen skulle placeres der, hvor trafikbelastningen var, og hvor det forventedes, at den ville øges i lyset af, at dér skulle bygges en ny Lillebæltsbro og en Storebæltsbro, eller ud fra, hvor man ønskede egn-udvikling. Lindberg gik ind for den første begrundelse.

Loven om ny Hanstholm Havn blev vedtaget i april 1960. Samme år blev det vedtaget at bygge en statshavn på Rømø. Lindberg foreslog en udbygning af det storkøbenhavnske S-banenet, og at der skulle startes forarbejder til et tunnelbaneanlæg i hovedstaden. I 1961 blev der vedtaget en anlægslov for Lundtoftebanen.

I 1962 vedtog Folketinget en ny Lillebæltsbro til ca. 130 mio. kr. Den gamle kunne ikke tage bilpresset, som ingen havde forudset 30 år tidligere. Bygningen af en Limfjordstunnel blev vedtaget i 1963. Samme år kunne Kai Lindberg indvie Rødby-Puttgarden forbindelsen.



**Svend Horn (S)**

28.11.1966–2.2.1968  
Svend Horn (1906-92) havde været formand for Storebæltskommissionen og trafikordfører for Socialdemokratiet, så han kendte området, da han afløste Lindberg som minister for offentlige arbejder i 1966. En bro over Sallingsund blev vedtaget i 1966, og han fik vedtaget en anlægslov for en københavnsk tunnelbane, Citybanen, som imidlertid aldrig blev realiseret. I 1967 nedsatte han en trafikkommission, der skulle analysere og fremlægge forslag om alle statens transportproblemer.



**Ove Guldborg (V)**

2.2.1968–11.10.1971  
Ove Guldborg (f. 1918) blev uddannet som både bygningsingeniør og jurist. Han arbejdede som ingeniør først i Vejle, senere i Københavns Kommune.

Guldborg var aktiv i Ingeniørforeningen, medlem af hovedbestyrelsen, foreningens sekretær og fra 1952-65 var han direktør for Ingeniørforeningen. Han stillede op til Folketinget for De Konservative i Ribe i 1947, men gik senere over til Venstre og sad i Folketinget for Venstre fra 1964-77.

Ove Guldborg var trafikminister i VKR-regeringen 1968-71. Som minister var han præget af sin faglige baggrund og lagde i mange sager en teknisk snarere end en politisk synsvinkel på problemerne.

Med sin trafikpolitiske redegørelse til Folketinget i 1969 ønskede han at se trafikinvesteringerne i et større perspektiv, og at skabe et politisk grundlag for en økonomisk langtidsplanlægning inden for trafikområdet, hvor især biltrafikken og lufttrafikken havde udviklet sig hurtigere end det var forventet i 1960'erne.

Trafikministeriet udarbejdede en trafikplan 1970-71 til 1984-85, også kaldet Hvidbogen. Trafikplanen kom til at indgå i perspektivplanen – PPI – som VKR-regeringen igangsatte.

I Hvidbogen foreslås, at der i de nærmeste år foretages en neddæmpning og en omprioritering af de samlede offentlige trafikinvesteringer sammenlignet med den kraftige vækst, der prægede 1960'erne. I kraft af opgavefordelingen og refusionsordningen inden for vejvæsenet, der sikrede kommunerne refusion for vejudgifter hos staten, havde der i praksis været givet første prioritet til en meget kraftig udbygning af

det lokale vejnet. Vej-investeringerne tegnede sig for ¾ af de samlede trafikinvesteringer, men alligevel var de store landstrafikale forbindelseslinier, motorvejsnettet og udbygning af den kollektive trafik i hovedstadsområdet ikke blevet realiseret i det omfang, det var anbefalet i 1961-betænkningen. I 15-årsplanen blev det foreslået, at der gennem en omprioritering blev frigjort ressourcer til udbygning af motorvejsnettet og til den kollektive trafik i hovedstadsregionen, herunder gennemførelsen af Citybanen og udbygningen af S-banenettet, og til nogle af de store enkeltprojekter: en fast forbindelse over Storebælt, en tunnel mellem Helsingør og Helsingborg, en tunnel til Saltholm og en lufthavn på Saltholm.

I 1971 gennemførte Ove Guldberg en ændring i vejloven med virkning fra 1. april 1972. Herunder skete der en ophævelse af de automatiske vejrefusioner. Fremover fik staten det økonomiske ansvar for motorveje og hovedlandeveje, amtskommunerne skulle varetage udbygningen og vedligeholdelsen af landevejene, og kommunerne skulle tage sig af det kommunale vejnet. Ændringerne var fremkaldt af ændringerne i den kommunale styrelseslovgivning i forlængelse af kommunalreformen og af ønsket om at opnå en ændret byrdefordeling, hvor beslutning og finansielt ansvar på vejområdet skulle følges ad.

I april 1969 fik Ove Guldberg enstemmig tilslutning til at bruge 110 mio. kr.

på en udvidelse af Kastrup Lufthavn samtidig med at Folketinget vedtog at lade udarbejde planer for en etapevis gennemførelse af en storlufthavn på Saltholm, en tunnelforbindelse mellem Amager og Saltholm samt en fast forbindelse over Øresund.

Guldberg fik vognmændene og sit eget bagland imod sig, fordi han ville have den tunge godstransport over længere afstande ind på banerne. For at fremme dette formål ville han have større afgifter på lastbiler. Forslaget blev ikke realiseret.

I juni 1971 lagde en lov stop for yderligere udvidelser af Københavns Lufthavn. Man regnede stadig med en udflytning til Saltholm. Kongen indviede den nye Lillebæltsbro i 1970. Guldberg fik vedtaget en lov om projektering af en ny fast forbindelse over Storstrømmen med tilsluttende motorvejsanslæg. Linieføringen skulle gå over Farø og ikke ved siden af den gamle bro. På S-togsstationerne fik man afskaffet billetklipningen til fordel for automater. Han indviede en ny indenrigsgård i Kastrup i 1969, og ved en ændring af Lov om Københavns Lufthavnsvæsen blev der oprettet en statsvirksomhed: Københavns Lufthavne i 1971.



**Jens Kampmann (S)**  
11.10.1971-19.12.1973  
Jens Kampmann (1937-) blev cand.polit 1962 og arbejdede

som embedsmand først i Undervisningsministeriet og fra 1964-71 i Finansministeriet. Han var MF for Socialdemokratiet fra 1966-78.

Kampmann var med til at rejse debatten om forureningen og dens konsekvenser i slutningen af 1960'erne og blev udnævnt til minister for forureningsbekæmpelse og for trafik i den socialdemokratiske regering, der blev dannet efter valget i 1971. Oprettelsen af ministeriet for forureningsbekæmpelse var et svar på den øgede opmærksomhed omkring miljøspørgsmål, og netop kombinationen af de to ministerier gav anledning til de første debatter om de miljømæssige konsekvenser af trafikken og trafikudbygning.

Den socialdemokratiske Perspektivplanredegørelse 1972-87, også kaldet PP II forudsatte, som PPI, at det samlede transportarbejde fremover ville øges i takt med produktionsstigningen, og det forudsatte væsentlige investeringer i det faste transportapparat. Udgifterne til Storebæltsprojektet, Saltholm lufthavnen og udbygning af Kastrup samt udviklingen i DSBs investeringer skulle være de samme som i PPI, derimod regnedes der med en væsentlig nedskæring af udgifterne til vejformål. Motorvejsprogrammets afslutning var allerede blevet forsinket 5-6 år i forhold til PPI. Der var allerede sket en væsentlig neddæmpning af vej-



Trafikminister Jens Kampmann. Planerne om motorvej ved Furesøen kan godt give anledning til indre splid hos den nyudnævnte trafik- og miljøminister – Du bliver nødt til at flytte dig.  
*Bo Bojesen, Politiken 15. oktober 1971*

investeringerne, både på grund af den nye vejlov, der ophævede vejrefusionerne, og via Folketingets trafikudvalg, der havde udskudt eller annulleret en række motorvejsanlæg i Københavnsområdet. Derimod var banetrafikken ikke blevet fremmet i det planlagte tempo.

I PP II blev den kollektive trafik prioriteret højere i den fremtidige trafikpolitik end i PPI. Da PP II blev udarbejdet havde spørgsmålet fået en ny drejning, fordi begrænsningen i olietforsyningerne i efteråret 1973 havde bragt energiargumenter ind i debatten. Den øgede opmærksomhed omkring miljøspørgsmål og udsigten til en fortsat hurtig stigning i biltrafikken med de deraf følgende ødelæggende virkninger på omgivelserne især i de større byer, bragte ønskerne om en bedre kollektiv transport i forgrunden.

Kampmann ophævede projekteringsbemyndigelsen fra 1964 til den strækning af Søringen, der gik mellem Fredensbro og Gl. Kongevej og til indføringen af Vestmotorvejens sydlige gren til Søndre Boulevard.

Som led i hovedstadsreformen fik han vedtaget en lov om hovedstadsområdets kollektive personbefordring. Med loven blev der etableret et trafikråd og Hovedstadens Trafikskab blev dannet 1.10.1974.

Der blev vedtaget en ny lov om Bornholmstrafikken, hvor staten erhvervede A/S Dampskibsselskabet Bornholm af 1866, med det formål at nedbringe det bornholmske erhvervslivs transportomkostninger.

Den planlagte Citybane fra Dybbølsbro til Østerport

og Lundtoftebanen blev udskudt. Derimod blev planerne for S-bane til Køge, Roskilde og Frederikssund fremskyndet.

I 1973 blev der vedtaget en lov om anlæg af en bro over Store Bælt og en ny lufthavn på Saltholm.



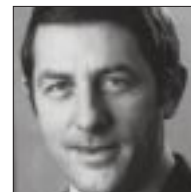
**Kresten Damsgaard (V)**  
19.12.1973-13.2.1975  
Kresten Damsgaard (1903-92) var landbrugs-konsulent og fra 1940-43 og 1945-73 medlem af Folketinget for Venstre. Han var medlem af Finansudvalget 1953-73. Fra 1968-71 besad han formandsposten. Han var kirke-minister og minister for

offentlige arbejder i Hartlings lille Venstreregering fra 1973-75.



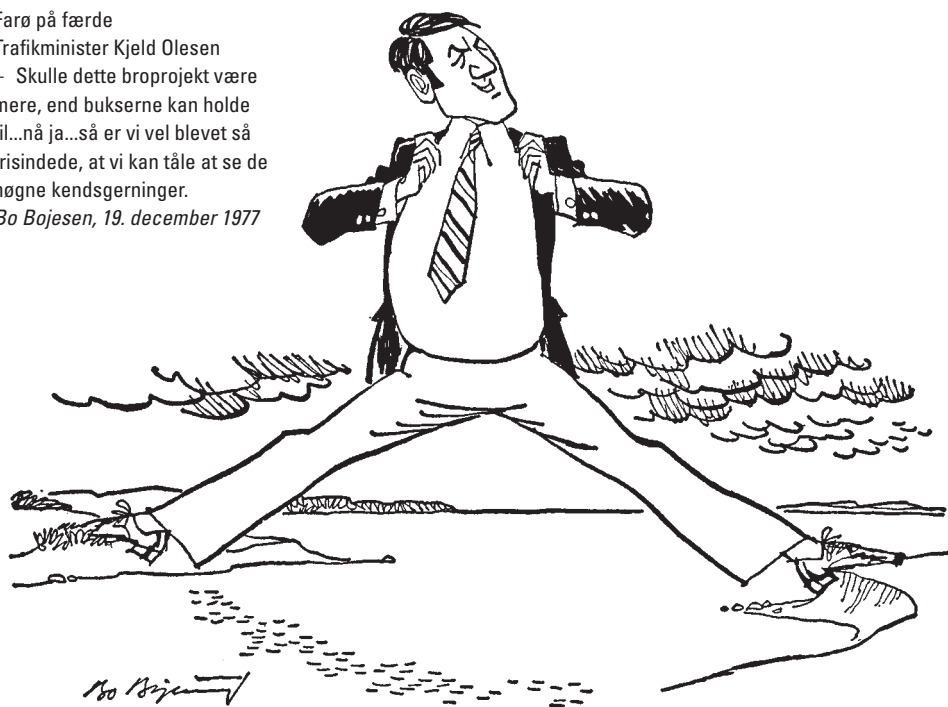
**Niels Matthiasen (S)**  
13.2.1975-26.2.1977  
Niels Matthiasen (1924-80) havde ingen formel uddannelse. Han havde arbejdet på forlag og beskæftiget sig med kulturpolitik på mange felter og havde en lang række tillidsposter inden for Socialdemokratiet. Han havde ikke tidligere beskæftiget sig med trafikområdet, da han i 1975 blev minister både for kultur og offentlige arbejder. Niels Matthiasen fremlagde i 1975 en trafikpolitisk redegørelse i Folketinget, der kom til at

danne grundlag for den socialdemokratiske trafikpolitik i en årrække.



**Kjeld Olesen (S)**  
26.2.1977-30.8.1978  
Kjeld Olesen (1932-) er shippinguddannet. Han var medlem af Folketinget 1966-79 og 1981-87. Han var tidligt aktiv i Socialdemokratiet, og var sekretær i Atlant-sammenslutningen. Han var beskæftiget i Socialdemokratiet 1958-69 bl.a. som organisationssekretær fra 1962-66. Han blev forsvarsminister 1971-73, politisk ordfører 1973-77, minister for offentlige arbejder 1977-78, og udenrigsminister 1979-82. I

Farø på færde  
Trafikminister Kjeld Olesen  
– Skulle dette broprojekt være mere, end bukserne kan holde til...nå ja...så er vi vel blevet så frisindede, at vi kan tåle at se de nøgne kendsgerninger.  
*Bo Bojesen, 19. december 1977*



midten af 1980'erne meldte han sig ud af aktiv politik og protesterede sammen med Greenpeace mod franske atomprøvesprængninger. Han forlod Folketinget i 1987 og tog en styrmandsuddannelse i 1995. I de seneste år har han været skribent og foredragsholder.



**Ivar Hansen (V)**

30.8.1978–26.10.1979  
Ivar Hansen (1938-) var gård-ejer og lærer ved forsvarets civilundervisning, indtil han kom i Folketinget 1973, formand for Venstres Ungdom i Ribe 1964-66, med i Venstres Folketingsgruppes bestyrelse fra 1974, gruppeformand 1977 og 1982-98. Ivar Hansen var statsrevisor 1982-98, i perioden fra 1995-98 var han formand. Han var medlem af Folketingets præsidium fra 1990 og blev Folketingets formand i 1998.

Ivar Hansen var minister for offentlige arbejder 1978-79. Storebæltsbroen var blevet brugt som spareobjekt i 1970'ernes nedskæringsrunder, og blev endnu engang udskudt som et led i regeringsaftalen mellem Venstre og Socialdemokratiet, da SV-regeringen blev dannet i skermen 1978.

Ivar Hansen fik som minister bemyndigelse til at gennemføre de fornødne foranstaltninger til indførelse af elektrisk drift på de fjerntrafikstrækninger ved DSB, hvor forholdene talte herfor. Det var forudsat, at elektrificeringen

skulle ske på alle persontrafikstrækninger på Sjælland, Lolland-Falster, Nyborg – Esbjerg og Frederikshavn – Padborg. Der skulle begynde øst for Store Bælt.

På trods af at der i 1973 var vedtaget en anlægslov for Saltholm Lufthavn, var spørgsmålet om Københavns Lufthavns fremtidige placering fortsat uafklaret og revisionen af lov om Københavns Lufthavns-væsen blev derfor udskudt endnu en gang.



**Jens Risgaard Knudsen (S)**

26.10.1979–15.10.1981  
Jens Risgaard Knudsen (1925-97) var uddannet gartner og aktiv i Dansk Gartnerforbund. I en årrække var han sekretær i forbundet. Senere kom han til LO. Han var medlem af Folketinget 1964-97. Han var fiskeriminister 1964-68, og formand for den socialdemokratiske Folketingsgruppe i 1973, samt fra 1975 og indtil han i 1978 trådte tilbage på grund af utilfredshed med dannelsen af SV-regeringen. Han var minister for offentlige arbejder fra 1979-81, men forlod posten ved at sige op fra Folketingets talerstol, da han ikke mente, at han fik tilstrækkelig opbakning til at klare de vanskelige forhandlinger inden for postvæsenet. Han havde et indgående kendskab til Folketingets forretningsorden, og han fik det venligt mente øgenavn "Rigstaktikeren".



**Knud Heinesen (S)**

15.10.1981–30.12.1981  
Knud Heinesen (1932-) er uddannet cand.polit. fra 1959, og blev samme år lærer på Roskilde Højskole. Han arbejdede i mange år inden for dansk arbejderbevægelse på forskellig vis, bl.a. som sekretær i Arbejderbevægelsens Erhvervsråd og som forstander for Roskilde Højskole 1962-67. Han var formand for Radiorådet 1967-71, og lektor i nationaløkonomi på Handelshøjskolen 1968-71. Han var medlem af Folketinget 1971-85, og havde flere forskellige ministerposter. Han var undervisningsminister 1971-72, budgetminister i 1973, finansminister 1975-77 og 1978-79, minister for offentlige arbejder i 1981, og endelig finansminister 1981-82. Han var medlem af Folketingsgruppens bestyrelse 1979-85, gruppens formand 1979-81, politisk ordfører 1982-83 og næstformand for partiet 1980-85. I 1985 forlod han det politiske arbejde og blev direktør for Københavns lufthavns-væsen. I 1989 blev han koncernchef for Spies/Tjæreborg, og fra 1991-95 var han administrerende direktør for BRF-Kredit. Siden har han beklædt en lang række bestyrelsesposter, herunder formand for Birch & Krogboe fonden 1994-99.



**J.K. Hansen (S)**

30.12.1981–10.9.1982  
J.K. Hansen (1926-) er uddannet inden for militæret, og var major i forsvarets intendanturkorps, da han blev medlem af Folketinget i 1975, valgt for Socialdemokratiet i Sønderjylland. Han var engageret i lokale foreninger i Sønderjylland. Han var medlem af Socialdemokratiets hovedbestyrelse 1977-82, og sekretær for den socialdemokratiske Folketingsgruppe 1977-81. Efter ministertiden var han formand for Trafikudvalget og trafikpolitisk ordfører i en årrække, indtil han forlod Folketinget i 1994.



**Arne Melchior (CD)**

10.9.1982–14.8.1986  
Arne Melchior (1924-) er handelsuddannet inden for tekstil, papir og reklame. Han var direktør for herremodefirmaet Jardex, for firmaet Seidelin og fra 1971-72 var han direktør for Apressen, herefter fik han sit eget konsulentfirma. Han var tilknyttet Socialdemokratiets erhvervspolitiske udvalg 1967-73, men var med til at stifte CD i 1973, og kom i Folketinget for CD ved valget i 1973. Trafikminister 1982-86.



At Storebæltsforbindelsen blev en realitet skyldtes i høj grad Melchior. Han bekendtgjorde allerede i 1983, at Dronningen godt kunne reservere Valdemarsdag 1992 til indvielse af Storebæltsbroen. Det kom ikke til at holde stik, men i Melchiors ministertid indgik firkløverregeringen og Socialdemokratiet i juni 1986 en politisk aftale om etablering af en fast forbindelse over Store Bælt. Forbindelsen skulle være til både vej- og jernbanetrafik. Anlægsarbejdet skulle tilrettelægges således, at jernbaneforbindelsen kunne åbnes 3 år før vejforbindelsen. I aftalen indgik også en elektrificering af visse

hovedstrækninger af jernbanenettet, færdiggørelse af motorvejs-H'et samt anlæg af veje, der skulle styrke udviklingen i områder fjernt fra Store Bælt, bl.a. de nordjyske motorveje.

Arne Melchior indviede Farøbroen i 1985, og samme år en ny finger i Kastrup. Han var aktiv for at få et forlig om hybridnettet i stand i 1984. Melchior interesserede sig meget for postvæsenet og for at posten kom præcist. Der blev udstedt mange frimærker i hans ministertid, dels fordi portoen steg og dels fordi Melchior interesserede sig for frimærkernes motiver og design. Han fik vedtaget en landshavneplan i sommeren

1984. Planen var en fastholdelse af den hidtidige havnepolitik med en vis tilbageholdenhed med hensyn til større kapacitetsudvidelser i trafikhavnene, idet der generelt kunne konstateres tilstrækkelig havnekapacitet i planlægningsperioden indtil 1992. Melchior har været interesseret i trafik lige siden sin ministertid og har været medlem af repræsentantskabet for Københavns Lufthavn 1986-90, DDLs repræsentantskab 1986-97 samt medlem af Jernbanelrådet og Færdselssikkerhedskommissionen. Siden 1994 har han været formand for Folketingets Trafikudvalg. Arne Melchior blev minister for kommunikation og turisme 1993-94.

og individuel trafik ikke var et enten eller, men et både og. Der skulle være så stor valgfrihed som muligt, og transportnettet skulle give størst mulig fremkommelighed for både erhvervsliv og borgere. Der skulle derfor ske en udbygning af både den kollektive og den individuelle trafik, så de to transportformer kunne supplere hinanden. I 1989 blev han valgt til Europaparlamentet. I 1991 nedlagde han sit mandat i Folketinget for at koncentrere sig om Europaparlamentet. Helbredet tvang ham på pension i 1998.

Arne Melchior.  
Erik Werner



**H.P. Clausen (KF)**

3.6.1988-10.1.1989

H.P. Clausen (1928-98)

var uddannet historiker

og professor i statskundskab og overbibliotekar ved Statsbiblioteket i Århus. Han var formand for Mediekommissionen 1980-84 og havde ikke været partipolitisk aktiv før, da Schlüter hentede ham ind som kulturminister i 1986. Ved valget i 1987 stillede han op til Folketinget for De Konservative og blev valgt. Da han i 1988 blev udnævnt til trafikminister, tog han kommunikationsområdet, det vil sige P&T og DR, med til Trafikministeriet. Kommunikationsområdet var hans hovedinteresseområde. På trafikområdet ændrede H.P. Clausen loven om hovedstadsområdets kollektive persontrafik. Som følge af



**Frode Nør Christensen (CD)**

14.8.1986-3.6.1988

Frode Nør Christensen (1948-) er handelsuddannet og senere politiassistent, Han var MF for CD 1981-91, og var politisk ordfører og gruppeformand i en del af perioden. Han var trafikminister 1986-88.

Ministeriets ressortområde blev mindre, da han overtog efter Melchior, fordi han måtte afgive post- og telegrafvæsenet til det nye kommunikationsministerium. Det var Frode Nør, der fremlagde firkløverregeringens trafikpolitiske redegørelse, som var udarbejdet under Melchior. Redegørelsen præciserede, at valget mellem kollektiv



Hovedstadsrådets nedlæggelse blev S-togene på ny overført til staten, og det blev besluttet, at der skulle foretages offentligt udbud af en del af buskørslen. Han fik aftalen om Storebæltsbroen på plads og indviede Guldborgsundtunnelen. H.P. Clausen blev justitsminister i 1989 og formand for Folketinget 1989-93. I 1997 blev han generalkonsul i Flensborg.



**Knud Østergaard (KF)**  
10.1.1989–18.12.1990  
Knud Østergaard (1922-93) havde en militærkarriere bag sig og var oberst. Han var forsvarsminister i en kort periode og formand for den konservative Folketingsgruppe fra 1982.

Østergaard fremlagde i 1990 KVR-regeringens handlingsplan for transport og miljø. I transport-handlingsplanen var der for første gang en samlet plan for hele transportsektorens miljømæssige udvikling.



**Kaj Ikast (KF)**  
18.12.1990–25.1.1993  
Kaj Ikast (1935-) er handelskoleuddannet inden for manufaktur i Viborg, men har senere gjort karriere inden for militæret. Ikast blev løjtnant i 1961, kaptajn i 1969 og var major og distriktsleder ved Hjemmeværnet fra 1980. Han kom i Folketinget i 1983 valgt for De Konservative og blev fra starten trafikpolitisk ordfører. Han var medlem af DDLs bestyrelse 1984-90 og af Jernbanerådet, Persontrafikerådet og Vejtransportrådet 1983-90. Kaj Ikast var aktiv i forbindelse med forliget om Storebæltsforbindelsen i 1986 og var medlem

af den politiske følgegruppe for Storebæltsprojektet. I 1990 blev han trafikminister i KV-regeringen.

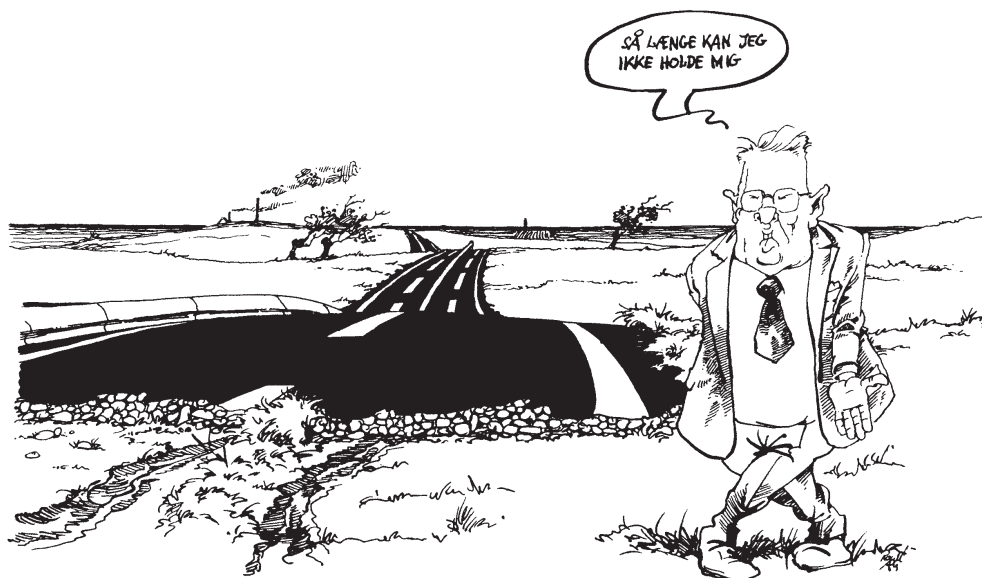
Hans ministertid var præget af problemer med oversvømmelser i forbindelse med tunnelbyggeriet ved Store Bælt og konstante problemer med uheldsfærgerne Ask og Urd.

I 1991 blev det vedtaget at modernisere Helsingør-Helsingborg overfarten. Der skulle ske en udbygning af færgeterminalen i Helsingør, og DSB og SFL færgefarter sluttes sammen i et nyt fælles dansk-svensk selskab, og der skulle anskaffes en ny færge.

I 1991 blev der indgået en aftale mellem Danmark og Sverige om en fast forbindelse over Øresund, og Kaj Ikast fik en politisk aftale i stand mellem Konservative, Venstre, Socialdemokratiet og CD.

I 1991 indgik han en aftale med den tyske trafikminister om at elektrificere banen fra Odense til Hamborg med det formål at få mere trafik over på jernbanen, især den tunge godstrafik mellem Skandinavien og kontinentet.

Fra 1993 har han været trafikpolitisk ordfører, medlem af Folketingets trafikudvalg, af den politiske følgegruppe for Øresundsforbindelsen, Persontrafikerådet og Vejtransportrådet.



Pression

Ex-trafikminister Kaj Ikast, der tidligere har kritiseret sløjfningen af motorvejstoiletter, raser nu over, at færdiggørelsen af at stykke af det nordjyske motorvejsbyggeri planlægges udskudt.

Roald Als, 1997



**Helge Mortensen (S)**  
25.1.1993–28.1.1994  
Helge Mortensen (1941-) søn af ufaglærte forældre. Han gik ud af skolen efter 7. klasse og blev landbrugsmedhjælper, hotelportier, telefonmontør og fra 1979 højskolelærer ved Esbjerg Højskole.

Helge Mortensen har været MF fra 1984. Han var faglig aktiv og politisk aktiv

Helge Mortensen.  
*Erik Werner*



i DSU og formand i Vejle 1962-65, medlem af DSUs hovedbestyrelse 1965-68, formand for Socialdemokratiet i Vejle 1968-72, trafikminister 1993-94.

Det blev Helge Mortensen, der kom til at fremlægge Trafik 2005, som var udarbejdet på baggrund af en vedtagelse i Folketinget i november 1992, der pålagde den daværende KV-regering at udarbejde en overordnet trafikplan for hele landet.

Planen ønskede at iværksætte initiativer, der kunne stoppe flugten fra den kollektive trafik til private biler, men selvom planen berørte hele trafikområdet,

kom diskussionen i Folketinget i høj grad til at fokusere på forslaget om en udskydelse af de nordjyske motorveje. Helge Mortensen ændrede DSBs departementale status, afskaffede generaldirektørstillingen og omdannede den til en stilling som administrerende direktør.

Helge Mortensen måtte opgive ministerposten efter kun et år af helbreds-mæssige årsager.



**Jan Trøjborg (S)**  
28.1.1994–30.12.1996  
Jan Trøjborg (1955-) er uddannet murer og teknikumingeniør. Han blev politisk aktiv i Socialdemokratiet i 1970'erne som reaktion på Mogens Glistrup og Fremskridtspartiet. Han kom i byrådet i Horsens, hvor han sad 1978-86. Fra 1987 har han siddet i Folketinget.

Han blev industriminister i den første Nyrup-regering 1993, men blev flyttet til Trafikministeriet i 1994, da Helge Mortensen måtte trække sig af helbreds-mæssige årsager. Han var trafikminister frem til regeringsomdannelsen i 1996, herefter har han været erhvervsminister 1996-98, forskningsminister 1998-99 og udviklingsminister fra 1999.

Som trafikminister indgik Trøjborg en politisk aftale med Venstre og Konservative om DSBs struktur, hvorved der blev udskilt to selvstændige selskaber – DSB busser og DSB rederi.

Også Banestyrelsen blev udskilt fra DSB. Postvæsenet blev omdannet til en selvstændig virksomhed – Post Danmark.



**Bjørn Westh (S)**  
30.12.1996–23.3.1998  
Bjørn Westh (1944-) uddannet landinspektør 1969, trafikminister 1996-98. Westh arbejdede som praktiserende landinspektør i Viborg 1972-81, og han var med til at stifte en Socialdemokratisk partiforening i Møldrup i 1970. Han sad i kommunalbestyrelsen 1970-77. Han var MF fra 1977-98, landbrugsminister 1981-82 og landbrugs-og fiskeriminister 1993-94, justitsminister 1994-96. Trafikminister 1996-98.

Som trafikminister fik han gennemført en ny vejaf tale, hvor 7/8 af de statslige veje blev overført til amterne.

En ny lov om taxikørsel, der havde til formål at stramme op i hyrevognsbranchen, hindrede udlændinge, der ikke havde dansk statsborgerskab, i at køre taxa. Da loven var vedtaget, blev der stor debat om den, og den blev efterfølgende ændret. Westh sidder idag i SAS-Danmarks bestyrelse.



**Sonja Mikkelsen (S)**

23.3.1998–23.2.2000  
Sonja Mikkelsen(1955-)  
er født i Thy.

I 1980 blev hun folketingskandidat og i 1981 indvalgte hun i Folketinget, men blev ikke genvalgt i 1984. Hun fik ansættelse på Århus Erhvervskontor og var i de følgende år inde som midlertidigt medlem af Folketinget i flere perioder. Hun var også fagligt aktiv i HK og var medlem af repræsentantskabet for HK i Århus 1979-87. Fra 1987-88 og fra 1990 var hun igen valgt til Folketinget. Hun afsluttede en eksamen som civiløkonom i organisation og virksomhedsledelse fra Handelshøjskolen i Århus i 1991.

I Folketinget var hun forsknings- og IT-politisk ordfører fra 1993-98. Efter valget i 1998 blev hun som den første kvinde udnævnt til trafikminister, en post hun havde frem til regeringsomdannelsen i februar 2000. Hun havde kendskab til trafikområdet fra otte års medlemskab af Trafikudvalget. Hun var medlem af Jernbanerådet 1987-88, Vejtransportrådet 1993-97 og SAS-Danmark 1994-97.

Hun var en varm tilhænger af kollektiv transport og hendes erklærede hovedformål på posten var at styrke den kollektive trafik af hensyn til de unge, ældre og alle andre, der ikke har adgang til en bil og af hensyn til miljøet. Sonja

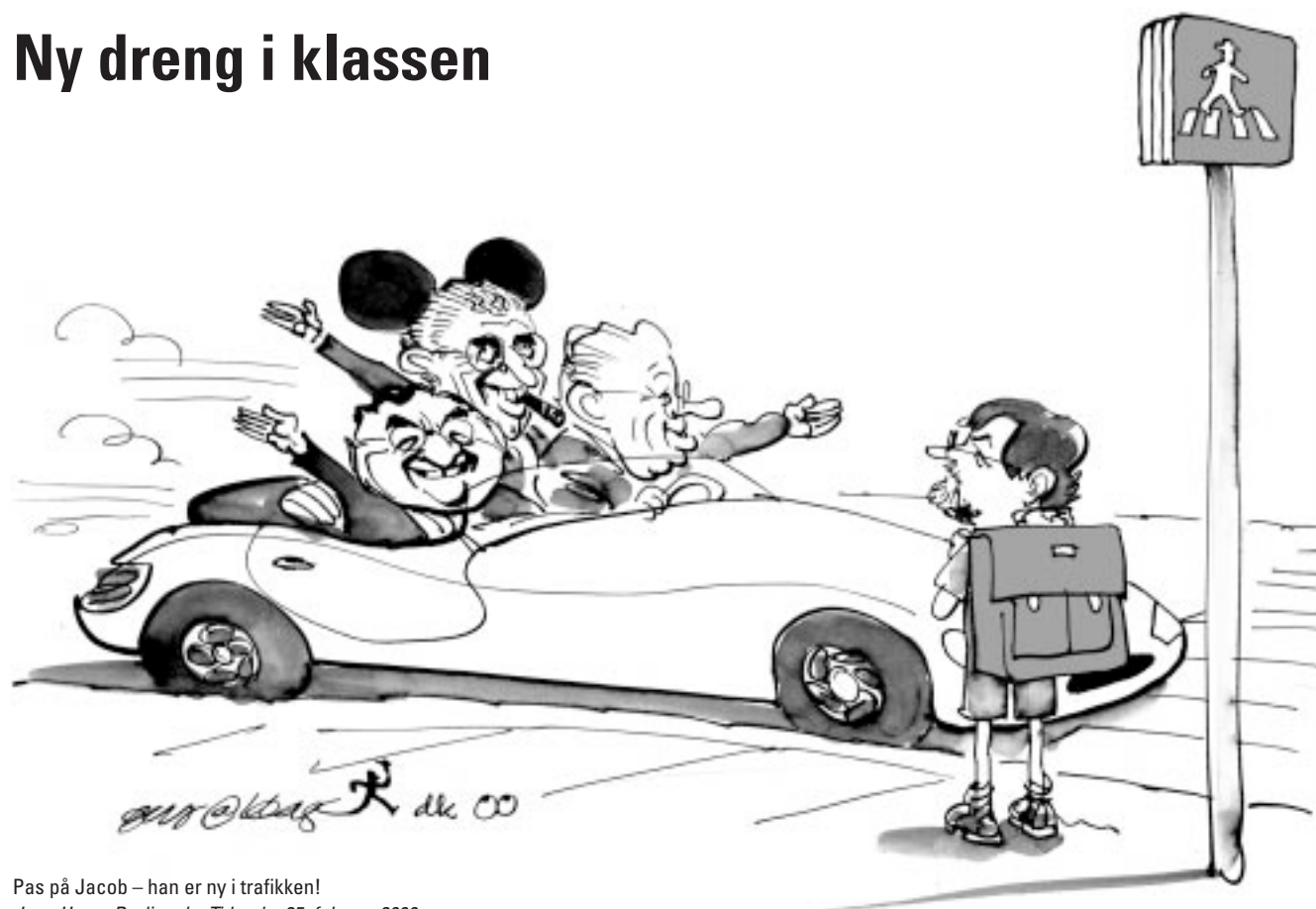
Mikkelsen fik bl.a. gennemført lov om jernbanevirksomhed og loven der omdannede DSB til en selvstændig virksomhed. Disse love var to af de centrale elementer i 90'ernes banereform.



**Jacob Buksti (S)**

23.2.2000–  
Jacob Buksti (1947-) har været lektor i statskundskab på Århus Universitet 1972-86, leder af Socialdemokratiets politisk-økonomiske afdeling 1986-92 og politisk-økonomisk konsulent i Dansk Magisterforening 1993-95. Jacob Buksti har siddet i Folketinget siden 1994.

## Ny dreng i klassen



Pas på Jacob – han er ny i trafikken!  
Jens Hage, Berlingske Tidende, 25. februar 2000