



## Vejdirektoratet i 50 år

1. april 1999



Vejdirektoratet blev oprettet den 1. april 1949. Det skete ved en sammenlægning af Overvejsinspektoret og Vejkontoret, begge hørende under Ministeriet for offentlige Arbejder. Kontorchef i Vejkontoret, Kaj Bang, blev udnævnt som vejdirektør.

Vejdirektoratet fik som opgave at administrere refusions- og vejfundsordninger og at føre tilsyn med, at amter og kommuner opfyldte deres forpligtelser med hensyn til drift og vedligeholdelse af vejene. Senere fik Vejdirektoratet også ansvaret for styringen af de store anlægsarbejder (motorveje), der blev vedtaget af Folketinget ved lov.

Vejbestyrelsesloven af 1957 inddelte det danske vejnet i hovedlandeveje, landeveje og biveje. Hovedlandevejsloven fra 1963 fastsatte, at staten skulle finansiere anlæg og drift af motorvejene, men kun anlægget af øvrige hoved landeveje. Staten fik på den baggrund et større engagement i hovedlandevejene, især i motorvejsbyggeriet. Det resulterede i 1962 i oprettelsen af en motorvejsafdeling i Vejdirektoratet og senere i slutningen af 60'erne tre motorvejskontorer.

Som led i kommunalreformen fra 1970 vedtoges med Vejloven af 1971 den vejbestyrelsesordning, som gælder i dag. Den nye vejlov trådte i kraft 1. april 1972, hvor Per Milner blev udnævnt til vejdirektør. Her indførtes det trestrengede vejvæsen, hvorefter hver af de tre myndigheder - staten, amter og kommuner - har det administrative, økonomiske og tekniske ansvar for deres egne veje. Statens Vejlaboratorium og Vejdatalaboratoriet blev samtidig en del af Vejdirektoratet. Hertil kom, at Vejdirektoratet fik en vejsektorrolle for hele det danske vejvæsen. Vejdirektoratet indgik en samarbejdsaftale med amterne og en række kommuner, hvis vejvæsener skulle udføre opgaver for Vejdirektoratet, især drift og vedligeholdelse af hovedlandevejene.

Per Milner gik af som vejdirektør ved udgangen af november 1996, hvor han blev afløst af Henning Christiansen, som tiltrådte posten 1. januar 1997.

Ved indgangen til 1998 fik Vejdirektoratet - efter en ændret vejlov i 1997 - det fulde ansvar for statsvejnettet, idet Vejdirektoratet nu blev driftsherre på dette vejnet, som samtidig blev reduceret en del. Desuden blev Vejdirektoratets vejsektorrolle yderligere styrket.

## Forord

Vejdirektoratet har den 1. april 1999 50 års jubilæum. Det er 50 år, hvor både samfundet og Vejdirektoratet har udviklet sig med større hast, end de fleste vel har kunnet forestille sig. For Vejdirektoratet har udviklingen været udfordrende: Vi er gået fra at være en mindre enhed i det daværende Ministerium for offentlige Arbejder, som udbetalte refusion til amter og kommuner, til en serviceorienteret moderne offentlig virksomhed med 530 ansatte med vidtfavnende opgaver både på statsvejnettet og for den øvrige vej sektor. I dag er flexibilitet et nøgleord, idet ændringerne i samfundet og de krav, det stiller til den offentlige administration, skal honoreres i videst muligt omfang.

Et tilbageblik viser Vejdirektoratets spændende opgaver gennem det forgangne halve århundrede. Vi har udvalgt en håndfuld billeder med tilhørende tekst og håber, at det kan give et indblik i såvel samfundets som Vejdirektoratets udvikling i de 50 år.

Henning Christiansen  
Vejdirektør

## 50'erne: Refusionsåret

Vejdirektoratet blev oprettet 1. april 1949. Det skete ved en sammenlægning af Overvejinspektoret og Vekjkontoret samt i 1951 Teknisk Central, alle kommende fra Ministeriet for offentlige Arbejder.

I Vekjbestyrelsesloven af 1957 blev det danske vejnet inddelt i hovedlandeveje, landeveje og biveje - som det havde været ifølge Vekjforordningen af 1793. Vekjdirektoratet fik her bl.a. ansvaret for at udarbejde en vejplan for hele landet. I Vekjtilskudsloven af 1958 blev reglerne for finansiering af vejene fastsat, bl.a. skulle anlæg af motorveje og øvrige hovedlandeveje betales fuldt ud af staten.

Vekjdirektoratets væsentligste opgaver i de første år var administrationen af refusioner og vekjfondstilskud til amter og kommuner, som forestod anlæg, drift og vedligeholdelse af vejene i Danmark.



I løbet af 50'erne kom der efterhånden gang i økonomien, og Danmark forvandlede fra et landbrugs- til et industrisamfund. Motoriseringen tog også fart, og antallet af biler steg fra 169.000 i 1950 til 504.000 i 1960, altså en tredobling på ti år. Det betød stærkt stigende trafikmængder, og kødannelser på vejene blev mere og mere almindelige, især omkring de store byer. Men også ved færgeoverfarten Korsør-Nyborg var der lange ventetider, især ved højtide.

Det medførte et stærkt stigende behov for nye og større veje - et motorvejsnet. Det var en opgave, som amter og kommuner ikke kunne klare selv, og staten måtte træde til ved finansieringen af de nye motorveje.

Arbejdet med anlæg af motorveje, som var startet under 2. Verdenskrig, gik i gang igen. Og den 23. januar 1956 kunne Danmarks første motorvej indvies. Det var 12,5 km strækning af Hørsholmmotorvejen (senere omdøbt til Helsingørmotorvejen) fra Jægersborg til syd for Hørsholm. Året efter kom yderligere en 6 km lang strækning af Hørsholmmotorvejen til nord for Hørsholm.



1957 var også året, hvor Danmarks første egentlige bilfærgeoverfart blev klar. Det var Halskov-Knudshoved-overfarten, der blev indviet i maj måned. Samtidig kunne knapt 19 km tilsluttende motorveje tages i brug.

Der var imidlertid også et stort behov for udbygning af de øvrige veje, så de kunne klare den stigende trafik. Det resulterede i en række nye omfartsveje, mens eksisterende veje blev udvidet og reguleret. Asfalteringen af de danske

veje tog også fart igen, og ved slutningen af 50'erne var størstedelen af de danske veje forsynet med fast belægning.

## 60'erne: Planlægningsåret

I Hovedlandevejsloven fra 1963 blev det fastsat, at anlægget af motorveje og øvrige hovedlandeveje skulle finansieres af staten. Staten skulle endvidere betale for drift og vedligeholdelse af motorvejene, mens amterne fortsat skulle bære disse udgifter på de øvrige hovedlandeveje. Staten fik på den baggrund et større engagement i hovedlandeveje, især i motorvejsbyggeriet. Det resulterede i 1962 i oprettelsen af en motorvejsafdeling i Vejdirektoratet og senere i årene 1967, 1969 og 1970 i tre motorvejskontorer henholdsvis i Århus (senere flyttet til Skanderborg), Næstved og Birkerød.

I 60'erne fortsatte biltallet og vejtrafikken med at stige i Danmark - antallet af biler således fra 504.000 i 1960 til 1.285.800 i 1970. Trafikken voksede fortsat støt gennem 60'erne, og det betød, at det var nødvendigt med en kraftig udbygning af hovedlandevejene og de øvrige veje i Danmark - med omfartsveje, udbygning af eksisterende veje osv.



60'erne var planlægningsåret, hvor flere store planlægningsrapporter blev til - den mest omfattende var om anlægget af den jyske motorvej. I rapporten er to hovedforslag undersøgt, dels Vejdirektoratets forslag om en motorvej, som i store træk skulle forløbe langs den daværende A10, dels et forslag af professor i geografi, Johannes Humlum, om en motorvej langs den jyske højderyg (som Hærvejen i gamle dage). Sidstnævnte skulle bidrage til en øget erhvervsudvikling i Midt- og Vestjylland. På grundlag af Vejdirektoratets meget omfattende undersøgelser vedtog Folketinget Vejdirektoratets forslag - især fordi det var billigst, og fordi det - ved valg af den anden løsning - alligevel ville blive nødvendigt at udbygge A10 mellem de østjyske byer på grund af kapacitetsproblemer.

En rapport om det fremtidige vejnet i Nordsjælland blev også færdig i begyndelsen af årtiet. Her blev resultatet, at vejudbygningen i området skulle fortsættes i overensstemmelse med Fingerplanen, men at der herudover skulle anlægges en omfartsvej nord om Hillerød, Isterødvejen - i første omgang som 2-sporet motortrafikvej. Isterødvejen blev Danmarks første motortrafikvej, åbnet i midten af 60'erne.

Det blev til åbning af flere motorveje i 60'erne: Fugleflugtslinien med en ny færgeoverfart Rødby-Puttgarden og 29 km motorvej/motortrafikvej på Lolland, Lufthavnsmotorvejen, Lyngby omfartsvej, Vestmotorvejen m.fl.



Det var også årtiet, hvor anlægget af to store faste forbindelser under Vejdirektoratets ledelse gik i gang, fordi de eksisterende forbindelser ikke længere kunne klare trafikken: Limfjordstunnelen - Danmarks første store sænketunnel på 582 m, åbnet i 1969 - og en ny motorvejsbro over Lillebælt til afløsning af den gamle jernbane- og vejbro fra 1935.

## 70'erne: Anlægsåret

Vejdirektoratet blev oprettet i sin nuværende form ved Vejloven af 1971, som trådte i kraft 1. april 1972. Den nye vejlov, som var en følge af Kommunalreformen fra 1970, betød, at Vejdirektoratet fik det administrative, økonomiske og tekniske ansvar for knapt 4.600 km hovedlandeveje. De 14 amter og 275 kommuner fik samtidig ansvaret for deres respektive vejnet, i alt ca. 70.000 km veje. Statens Vejlaboratorium og Vejdatalaboratoriet blev samtidig en del af Vejdirektoratet.

Trafikken fortsatte også med at stige gennem 70'erne, og biltallet voksede fra 1,285 mio. i 1970 til 1,695 mio. biler i 1980. Men de to energikriser - først i 1973 med billøse søndage og indførelse af faste hastighedsgrænser - og senere i 1979 - resulterede i en mindre stigningstakt i biltrafikken. Energikriserne betød også en stigende bevidsthed om anvendelsen af ressourcerne - bl.a. resulterende i, at motorvejene fremover kun skulle have 3 m midterrabat i stedet for 12 m, og at det totale profil ændredes til 26 m mod tidligere 38 m. For at spare på ressourcerne gik man også over til at genanvende asfalten i vejbelægninger og indbygge affaldsmaterialer som f.eks. flyveaske i vejene.



I 1974 udkom den første samlede vejplan i Danmark siden Vejforordningen af 1793. Det var Skitse til vejplan, som overvejende var en udbygningsplan for hovedlandevejsnettet. På grund af energikrise mv. fik den næppe den betydning, som der var regnet med. Resultatet var dog alligevel, at de fleste af vejanlæggene i vejplanskitset blev gennemført, blot med nogle års forsinkelse. Årtiet startede med åbningen af Den nye Lillebæltsbro i oktober 1970. Det blev en smuk 1.700 m lang hængebro med en 6-sporet motorvej - det var Danmarks første store motorvejsbro. Andre både større og mindre broer kom også til i 70'erne; af de større kan nævnes Bispeengbuen, Hadsund- og Sallingsundbroen.



70'erne var det årti, hvor der blev anlagt flest km motorveje i Danmark - 32 km pr. år. Det var især omkring København, at der kom nye motorveje: Holbækmotorvejen, Køge Bugtrmotorvejen, Hillerødmotorvejen, Lyngbyvejen og Helsingørmotorvejen.

Men også på Fyn og i Jylland blev det til motorveje i dette tiår: Den fynske motorvej vest for Odense, den sydjyske motorvej fra Lillebælt uden om Kolding og fra grænsen nordpå. Det var også det årti, hvor Vejdirektoratet for alvor - i samarbejde med landskabsarkitekter o.a. - inddrog æstetikken ved de store bro- og motorvejsanlæg. De store anlæg skulle udformes, så de passede til det landskab, som de skulle forløbe igennem.

Trafiksikkerheden kom også i fokus i 70'erne. Antallet af trafikuheld nåede sit højeste punkt 1971 med over 27.600 personskader. Men herefter påbegyndte Vejdirektoratet et mere systematisk sikkerhedsarbejde, bl.a. bekæmpelse af sorte pletter. Det resulterede i, at antallet af personskader i 1980 var faldet til 15.800.

## 80'erne: Serviceåret

Efter den anden energikrise i 1979 nåede vejtrafikken sit lavpunkt i 1981/82, men var herefter konstant stigende gennem årtiet. Biltallet voksede ikke så kraftigt i 80'erne - fra 1,695 mio. biler i 1980 til 1,902 mio. i 1990.

Vejdirektoratet fremlagde i 1982 en ny vejplan, Perspektivplan for hovedlandevejene. Her var prognoserne for udviklingen i vejtrafikken meget afdæmpede. Der skulle derfor ikke anlægges mange nye veje, men indsatsen på vejområdet skulle især koncentreres om vejenes drift og vedligeholdelse.

I 1986 blev der indgået aftale om, at der skulle etableres en fast forbindelse over Storebælt. Samtidig aftaltes det, at "det store motorvejs-H" skulle færdigbygges med åbning i 1993, at der skulle etableres højklassede veje i Vendsyssel og mellem Esbjerg og Kolding, samt at det "tredje ben i trekanten" skulle anlægges.

Service til trafikanterne kom i fokus i dette årti. Vejdirektoratet åbnede - i samarbejde med Falck - i 1984 den første informationscentral. Her kunne trafikanterne få oplysninger om vej-, trafik- og vejrforhold både herhjemme og i udlandet. Der blev som forsøg etableret motorvejskiosker, hvor bilisterne kunne få et hvil, et måltid mad osv. samt oplysninger om deres videre rejse. Forskellige publikationer til trafikanterne så dagens lys: EuropaGuide, Lastbilguide osv.



Et nyt begreb, miljøprioriteret gennemfart, blev introduceret. Her blev hovedlandevejen gennem en mindre by ombygget på byens præmisser - med hensyn til sikkerhed, miljø og tryghed. Tre gennemfarter blev ombygget som forsøg, og evalueringen viste, at de ønskede resultater blev nået.

Effektivisering og udlicitering i den offentlige sektor blev nøgleord - også inden for vejområdet. Efter at alle anlægsarbejder og vedligeholdelsesopgaver var udbudt, kom turen til driften af vejene.

Der blev udviklet styringsystemer for vedligeholdelsen af belægninger, broer osv., så de økonomiske midler kunne anvendes på den optimale måde.

80'erne var også de store broers årti, både på motorvejene og det øvrige hovedlandevejsnet: Vejle fjordbroen blev åbnet i 1980, Alssund i 1982 og den største, Farøbroerne, i juni 1985 - sidstnævnte med Danmarks første skråstagsbro på 1.796 m. I 1988 kunne et andet stort anlæg åbnes, den 460 m lange Guldborgsundtunnel.

Nogle dage efter Farøbroerne blev Danmarks største rundkørsel på motorvejen syd om Odense åbnet. Rundkørslen - med en diameter på 140 m - fordelte trafikken i tre niveauer: underst motorvejen, i midten et stisystem og øverst en krydsning mellem fire veje.

To prioriteringsundersøgelser af hovedlandevejsarbejder satte gang i anlægget af 25 omfartsveje og udbygninger af eksisterende hovedlandeveje.

De lette trafikanter blev også tilgodeset. Der blev oprettet en stipulje, idet der blev satset på en systematisk udbygning af cykelstier. Et landsdækkende nationalt cykelstinet skulle også etableres.

Forretningsmæssig virksomhed blev en ny del af dagligdagen: Systemeksport til udlandet og indtægtsdækket virksomhed herhjemme blev områder, hvor Vejdirektoratet kunne udnytte den viden og erfaringer, der var opnået gennem mange år på vej- og trafikområdet, og som nu kunne sælges til andre vejadministrationer i Danmark. Eksport af dansk know-how med deltagelse i projekter i udlandet og undervisning af udenlandske vejteknikere blev en stadigt voksende aktivitet for Vejdirektoratet.



## 90'erne: Informatik- og informationsåret

Den 1. januar 1998 fik Danmark en ændret vejlov. Den betød, at statsvejnettet blev reduceret, så det pr. 1. april 1999 udgør i alt 1.650 km (incl. Storebæltsforbindelsen og Øresundsmotorvejen på Amager), hvoraf 870 km er motorveje. Vejdirektoratet blev med den ændrede vejlov egen driftsherre, dvs. Vejdirektoratet fik det direkte ansvar for driften af statsvejene. Udførelsen af driftsopgaverne er udliciteret fuldt ud og udføres af private entreprenører eller offentlige driftsselskaber.

Biltallet er steget fra 1,902 mio. i 1990 til 2,190 mio. i 1999, især er antallet af personbiler vokset i de seneste år. Vejtrafikken er ligeledes vokset gennem hele årtiet, således at vejtrafikken i 1998 var mere end 100% større end i 1970.

"Det store motorvejs-H" blev færdigt, da Dronning Margrethe 27. juni 1994 foretog åbningen af strækningen mellem Århus og Randers. Det var næsten 40 år efter, at den første motorvej, Helsingørmotorvejen, blev åbnet i 1956. I 90'erne er motorvejen Esbjerg-Kolding også færdigbygget, og to etaper af Vendsysselvejene er taget i brug. Danmarks største anlægsarbejde, Storebæltsforbindelsen, blev åbnet for togtrafik 1. juni 1997, og 14. juni 1998 kunne også bilisterne gøre brug af den faste forbindelse.

De miljømæssige konsekvenser af vejanlæg blev i større grad inddraget i planlægningsprocessen ved VVM-undersøgelser (Vurdering af Virkningerne på Miljøet).

Efter regeringsskiftet i 1993 satte Beskæftigelsespakken igen gang i vejbyggeriet uden for motorvejsnettet: Omfartsveje og forbedringer af hovedlandevejene, byggenemfarer, cykelstier og trafiksikkerhedsarbejder.

Efter en designkonkurrence blev det besluttet, at de gamle motorvejskiosker fra 80'erne skulle erstattes af nye permanente bygninger, infoterier. Der blev samtidig etableret serviceanlæg langs motorvejene, hvor bilisterne ud over at tanke kan få et måltid mad, få vej- og trafikmeldinger osv. Konceptet er, at der langs motorvejsnettet ligger enten et infoteria eller et serviceanlæg for hver 25 km.

Smukke veje er blevet et must - der skal tages hensyn til de æstetiske forhold ved anlæg og ombygning af veje - som Vejdirektoratet har gjort det i mange år ved anlægget af de danske motorveje. Vejdirektoratet har indstiftet Vejprisen, som uddeles for en særlig fortjenstfuld indsats for at gøre vejene smukkere.



I forbindelse med udvidelsen af Danmarks ældste motorvej, Helsingørmotorvejen, blev informationsteknologien taget i brug i anlægsperioden. Trafikanterne blev orienteret om kødannelser, ventetid, alternative ruter osv. Helsingørmotorvejens udvidelse fra 4 til 6 spor på strækningen Jægersborg-Gl. Holte blev indviet i 1997.

TRIM-systemet (Trafikledelse på Motorveje) blev samtidig taget i brug. Via internettet, radio, tekst-TV osv. kan trafikanterne få oplysninger om trafikforholdene på motorvejene - i første omgang i Storkøbenhavn, hvor trafikken overvåges hele døgnet fra Vejdirektoratets TrafikInformationsCenter (T.I.C.). Her kan man bl.a. via videokameraer på en storskærm følge trafikken på motorvejene i Københavnsområdet. Trafikanterne kan også blive vejledt om trafik-, vej- og vejforhold i Danmark og resten af Europa.



## 01'erne: Udviklingsårtiet - med indbygget balance

Det kommende årti vil se en videre udvikling af de nuværende forhold: Trafikken vil fortsat stige - efter Vejdirektoratets prognoser med 32 % fra 1996 frem til 2016.

Øresundsforbindelsen tages i brug i år 2000. Anlægget af motorveje fortsætter: Vendsysselvejene skal for hovedparten være færdige 2002, og Århus-Herning er i gang, hvor to etaper skulle være klar i 2003, mens der ventes på en afklaring af strækningen omkring Silkeborg. Motorvejen Odense-Svendborg og Holbæk-Vig (delvis motortrafikvej) kan forventes igangsat. På rute 18 mellem Holstebro og Vejle anlægges en firesporet vej omkring Herning og en højklasset forbindelse mellem Give og Vejle.

Informationsteknologien vil blive yderligere anvendt; trafikledelse vil blive udbygget, så kapaciteten på vejene kan blive bedre og sikrere udnyttet. Satellitbaseret trafikvejledning, hvor trafikanten bliver ledt ad den hurtigste rute, vil blive introduceret. Der vil blive taget styrket hensyn til miljøet, bl. a. gennem miljøhandlingsplaner for en løbende opfølgning og styrkelse af miljøindsatsen i vejenes drift og anlæg. En planlægning af transport og trafik vil være en forudsætning for selve vejplanlægningen.



Den hastighed, samfundet har udviklet sig med gennem de seneste 50 år, kan ses i den udvikling, der er sket på vejområdet. Der har været støt stigende krav til øgede muligheder for transport og ligeledes til den hastighed, hvormed transporten kan afvikles. Den udvikling må antages at fortsætte. Der er i dag krav om effektiv og fri adgang til transport fra sted til sted. Der er krav om service på rejsen - vi er alle vant til et højt informationsniveau om det sted, hvor vi befinder os.

Samtidig ønsker ingen af os den støj, forurening og ulykkespåvirkning, som de øgede trafikmængder kunne medføre. Vejdirektoratet skal også fremover arbejde med udvikling af vejnettet og de værktøjer, som kan bringe trafik og vejnet i en

acceptabel tilstand på disse områder. Og antallet af trafikulykker skal reduceres. De fredfyldte pletter uden trafikstøj og luftforurening vil blive attraktive og højt betalte. Krav, ønsker og synspunkter fra borgerne og berørte lodsejere vil være et stort aktiv for Vejdirektoratets fremtidige virke. Der vil også fremover være en bred samfundsmæssig interesse i vejes drift og anlæg, og der vil være en stærk forventning om borgerinddragelse og -høringer samt information i styrket form. Den udfordring er vi allerede langt med at tage op.

Specielt i 01'erne vil der efter Vejdirektoratets opfattelse være krav om en endnu højere fleksibilitet for at imødekomme de krav, det hurtigt skiftende samfund stiller. Der er indbygget mange paradokser i samfundets krav og ønsker til transport og veje, og den balance, dette kræver, er udfordringen for os i det kommende årtusinde.

## Kolofon

**Titel:** Vejdirektoratet 50 år  
Udgivet af Vejdirektoratet i anledning af 50 års jubilæum 1. april 1999

**Redaktion:** Carl Johan Hansen, Søren Kjærgaard (ansv.) og Mette Plejdrup

**Fotos:** Finn Christoffersen, Carl Johan Hansen, Leif Nielsen, Claus Peuckert, Lene Storm, Erik Winther m.fl.

**Design:** Caro Davidian

**Tryk:** Jørgen Larsen Offset

**Oplag:** 1.000

**ISBN:** 87-90145-58-5

---

Vejdirektoratet 50 år af Vejdirektoratet

Publiceret 26.05.2004, sidst opdateret 26.05.2004

Emneord: jubilæum 50 år refusionsårtiet planlægningsårtiet anlægsårtiet serviceårtiet informatikårtiet udviklingsårtiet (Vejdirektoratet 50 år)

Ophavsretten tilhører Vejdirektoratet.

Udskrift fra <http://vejdirektoratet.vd.dk> 24. september 2012

Dokumentets URL: <http://vejdirektoratet.vd.dk/dokument.asp?page=document&objno=77180>