

økonomisk uddannet personale. Den almindelige mangel på kvalificeret personale har i denne periode vanskeliggjort den fornødne tilgang. Dette gælder særligt med hensyn til det tekniske personale, navnlig på grund af Dansk Ingeniørforenings blokade af staten fra 1962 til 1965, og først i de seneste år har forøgelsen af dette personale været mulig.

Til belysning af udviklingen kan det anføres, at anlægsudgifterne til motorvejs- og vejfundsarbejder fra 1963-64 til 1967-68 er vokset fra ca. 200 til ca. 600 mill. kr., medens personalet i vejdirektoratet i samme tidsrum er vokset fra 100 til 175.

For vejlaboratoriets vedkommende foreslås en stigning i personaletallet med i alt 58.

Vejlaboratoriets opgaver falder hovedsagelig inden for to områder, dels de løbende opgaver, bestående i forundersøgelser, tilsyn og kontrol i forbindelse med projektering og udførelse af vejanlæg, dels forskningsopgaver, særlig i relation til forskellige vejbelægnings bæreevne og friktionsegenskaber, økonomi m. v. samt jordbundsforhold og vejkonstruktionsspørgsmål.

De løbende opgaver står i nøje forhold til omfanget af anlægsvirksomheden, og når vejlaboratoriets samlede budget er foreslået øget fra 5,3 mill. kr. i 1967-68 til 8,0 mill. kr. i 1968-69, er dette begrundet med den store stigning i anlægsvirksomheden, især for så vidt angår motorvejene. En samling af den i økonomisk henseende afgørende kontrol i vejlaboratoriet må anses for en nødvendig rationalisering.

Også i vejlaboratoriet har der igennem en længere årrække været en betydelig mangel på kvalificeret teknisk personale, dels på grund af Ingeniørforeningens blokade, dels på grund af afgang til private virksomheder og til undervisning.

Personaleudvidelsen i 1968-69 er baseret på en forudsætning om det personale-tal, der vil være nødvendigt til løsning af de foreliggende opgaver. Man har for nogen tid siden under hensyn til den store stigning påbegyndt en nærmere gennemgang af de forskellige aktiviteter i vejlaboratoriet for at undersøge, om visse udgifter, særlig af forskningsmæssig art, kan udskydes, og man vil i løbet af kortere tid være i stand til at redegøre for resultatet af disse undersøgelser.

I denne forbindelse skal man dog henlede opmærksomheden på, at arbejdet i trafikkommissionen og rådet for trafikikkerhedsforskning eventuelt vil kunne medføre, at der pålægges vejlaboratoriet og laboratoriet for vejdatabehandling (konto § 16.2.04) yderligere opgaver.

#### *Ad § 26.3.15. Færdselstavler.*

Vil opstillingen af nummertavler for landeveje, der agtes påbegyndt i 1968-69, kunne udsættes?

Hvor meget vil der kunne spares ved en sådan udsættelse?

Af kontoen afholdes udgifter til hovedvejsafmærkningen samt til advarselstavler og vejvisere m. v., der i henhold til lov nr. 194 af 7. juni 1958 om tilskud til de offentlige veje betales af vejfonden. Til dækning af udgifterne herved er i forslag til finanslov for finansåret 1968-69 opført 3 mill. kr., hvoraf skønsmæssigt er regnet med en udgift på 0,5 mill. kr. til påbegyndelse af opstilling af nummertavler for hovedlandeveje og landeveje.

I forbindelse med klassificering af vejnettet arbejder vejdirektoratet med en nummerering af landeveje, og når denne er gennemført, opstilles nummertavler på vejene til vejledning for trafikanterne. Da arbejdet med nummerering af vejene imidlertid, bl. a. på grund af personalemangel, ikke har kunnet fremmes i det forudsatte tempo, vil påbegyndelsen af opstilling af nummertavler kunne udsættes, således at der er mulighed for at nedsætte det på kontoen opførte beløb med 0,5 mill. kr. til 2,5 mill. kr. i 1968-69.

Det bemærkes, at udgifterne til indkøb og opstilling af færdselstavler er skønnede, og at udgiftsbehovet kan variere fra år til år, bl. a. i takt med bestemmelse om udlægning af veje som hovedveje i henhold til færdselsloven samt behovet for ud-