

des paa Grundlag af en systematisk Gennemgang af samtlige Veje og Gader, der omfattes af Planen. Denne skal intet foreskrive om, hvornaar de enkelte Arbejder skal udføres, men skal indeholde en tidsmæssig Klassificering af Arbejderne inden for de enkelte Landsdele, saaledes at de mest paa-krævede Arbejder kommer til Udførelse forud for Arbejder af mere sekundær Betydning. Naar en saadan Vejplan foreligger udarbejdet, vil det endvidere blive muligt at placere Vejarbejderne i de Omraader, hvor der paa det paagældende Tidspunkt af Hensyn til tilstedeværende Arbejdsløshed er Trang til Igangsætning af Arbejder. Vejplanen forudsættes underkastet regelmæssig Revision, f. Eks. hvert 5. Aar.

Til at udarbejde Forslag til de i Stk. 2 omhandlede Vejregler er af Ministeriet for offentlige Arbejder i Efteraaret 1939 nedsat et Udvalg af sagkyndige paa Vejteknikkens Omraade. Dette Udvalg har dog endnu ikke afsluttet sit Arbejde.

Til § 26.

Bestemmelsen er i det væsentlige enslydende med Loven af 1867 § 5, 1. Pkt. Den kommer ikke til Anvendelse, hvor der ved særlig Lov er truffet andre Bestemmelser, og i Modsætning til Reglen i Loven af 1867 § 5 heller ikke til Anvendelse, hvor der ved Overenskomst er truffet afvigende Ordning.

Som formentlig overflødig har man foreslaaet ophævet § 5, 2. og 3. Pkt., i Loven af 1867 om Broer over Vandløb, der danner Grænseskillet mellem to Kommuner.

Til § 27.

Bestemmelserne om Overkørsler og Overgange er i det væsentlige i Overensstemmelse med de nugældende Regler herom. Da der imidlertid har hersket nogen Tvivl om, hvorvidt en Kommunalbestyrelse kunde nægte en Lodsejer at anlægge nye Overkørsler eller nye Overgange til en bestaaende Vej eller slutte til denne med nye Veje, har man nu affattet Bestemmelserne saaledes, at det heraf tydeligt fremgaar, at Anlæg af Overkørsler og Overgange eller Tilslutning med nye Veje eller Gader til en bestaaende offentlig Vej eller Gade kun kan ske med Samtykke af vedkommende Kommunalbestyrelse.

De i denne Paragraf indeholdte Bestemmelser kommer ifølge § 54 kun til Anvendelse i Købstæder, Frederiksberg og

Landkommuner med bymæssig Bebyggelse i det Omfang, der ikke indeholdes Regler herom i Gade- og Vejvedtægterne eller i de i Henhold til § 75 i Byggeloven for København udfærdigede Vedtægter, ligesom Paragraffen ikke gælder for København.

Til § 28.

Den i de senere Aar stærkt tiltagende Udvikling af Bebyggelsen langs de vigtigere Veje betyder en Forringelse af disse i færdselsmæssig Henseende, idet bymæssig Bebyggelse langs Veje almindeligvis medfører en Række Ulemper og Risikomomenter for den gennemgaaende Motortrafik, foruden at den tilladte Kørehastighed maa nedsættes. For at undgaa, at de vigtigste Vejforbindelser fortsat forringes, saavel hvad Færdselssikkerhed som Kapacitet angaar, bør der skaffes Mulighed for, at det ved Anlæg af nye Hovedlandeveje og Landeveje kan bestemmes, at der paa disse Veje eller nærmere angivne Strækninger af dem ikke maa indmunde Veje eller findes Overkørsler, Overgange eller andre Adgange til Vejene. Tilsvarende Bestemmelser bør kunne træffes med Hensyn til bestaaende Hovedlandeveje og Landeveje, naar Forholdene nødvendiggør det. Etableringen af saadanne Veje, de saakaldte facadeløse Veje, vil hovedsagelig finde Sted af Hensyn til Trafik, som ikke er af lokal Karakter, og det er derfor naturligt, at det er Ministeriet for offentlige Arbejder, der som den centrale Vejmyndighed træffer Bestemmelse om, hvorvidt en Vej skal være facadeløs.

Da Tilvejebringelsen af Facadeløshed paa bestaaende Vejstrækninger, navnlig paa Grund af Ordningen af Adgangsforholdene for de tilstødende Ejendomme, kan medføre meget betydelige Udgifter, mener man dog, at Beføjelsen bør begrænses saaledes, at Ministeren for offentlige Arbejder kun kan bestemme, at en bestaaende Landevej eller Landevejsgade skal være facadeløs, naar der derom foreligger en Indstilling fra vedkommende Kommunalbestyrelse.

Bestemmelserne om Facadeløshed paa Hovedlandevejsgader og Landevejsgader tager først og fremmest Sigte paa de saakaldte Omkørselsveje, der anlægges for at føre den gennemgaaende Trafik uden om Byernes bebyggede Omraader, idet der ikke vil være Begrundelse for Anlæg af disse ofte ret kostbare Veje, saafremt man ikke kan hindre en fremtidig Randbebyggelse af disse.

I Stk. 4 har man optaget en Bestemmelse om, at Spørgsmaalet om, hvorvidt der skal ydes Erstatning for Ulemper som