

må nedenstående foreløbige oversigt tages med et betydeligt forbehold, idet såvel nye oplysninger og yderligere bearbejdning af materialet som forhandlingerne med kommunerne vil kunne influere på de endelige overvejelser.

#### A. Hovedlandeveje uden for byerne.

Det fremtidige hovedvejsnet tænkes givet en noget større udstrækning end det nuværende hovedvejsnet (måske ca. 2 900 km mod nu 2 400 km). Inden for dette net findes de såkaldte Europaveje (E-veje), som indgår i det intereuropæiske hovedvejsnet i henhold til Genève-deklarationen af 1950, for hvis ratifikation muligheden nu er tilvejebragt ved vejbestyrelseslovens § 17, stk. 4.

##### a) Egentlige motorveje.

På grund af den overordentlig store bekostning kan kun et begrænset motorvejsnet komme på tale. Ved lov er bestemt: Hørsholmvejen (lov nr. 168 af 11. april 1942), motorvejene ved Store-Bælt (lov nr. 223 af 11. juni 1954), som allerede er bygget, motorvejen vest om København, strækningen Jægersborg-Kagså m. v. (lov nr. 222 af 11. juni 1954) samt motorvejen på Lolland, Majbølle-Rødby Havn (lov nr. 191 af 17. april 1941, jfr. lov nr. 222 af 11. juni 1954).

En forlængelse af motorvejen fra Store-Bælt på Sjælland, d. v. s. fra Vemmelev syd om Slagelse til et punkt på hovedvej A 1 øst for Slagelse, er under projektering efter aftale med Sorø amtsråd og Slagelse byråd. Disse kommuner, der har tilkendegivet, at de ønsker vejen anlagt som motorvej, vil påtage sig vedligeholdelsen, men forudsætter anlægget betalt af staten (vejfonden). I øvrigt har forhandlinger om motorveje været ført med amter og kommuner med hensyn til en række forskellige strækninger, i. eks. motorvej fra København mod vest imellem Køgevej og Roskildevej, hovedvej A 1 over Fyn og for forskellige strækninger af hovedvej A 10 i Jylland, bl. a. en ringmotorvej omkring Århus. Kommunerne har i almindelighed henvist til den i de foran omtalte motorvejslove fastsatte finansiering med intet eller kun ubetydeligt amts- eller bykommunalt bidrag til anlægget. Fra amtskommunal side

i Sønderjylland har der været rejst ønske om en motorvej gennem Sønderjylland. Selv om der — uanset etableringen af Rødby-Femern ruten — må forudses en stærk udvikling af trafikken over landsgrænsen, er man fra vejdirektoratets side tilbøjelig til at se dette som mindre påkrævet, idet man allerede ved Haderslev har tilvejebragt en omkørselsvej af høj klasse og påtænker senere at tilvejebringe en omkørselsvej vest om Åbenrå alene for motor-køretøjer.

##### b) Andre 4-sporede veje.

På en række af de strækninger, hvor der ikke kan blive tale om motorvej, vil det dog blive nødvendigt at udbygge vejen til 4-sporet vej med midterrabat, hvilket således gælder hovedvej A 10 gennem Sønderjylland samt nord for Århus og hovedvej A 2 fra Køge til Vordingborg. Det må dog bemærkes, at forskellige omkørselsveje etc. bør udbygges alene for motorkøretøjer, f. eks. for hovedvej A 1 ved Hedehusene, for hovedvej A 10 ved Åbenrå, Randers og Ålborg. Det er uøkonomisk at bygge cykel- og gangstier for sådanne omkørselsveje, så meget desto mere som cykeltrafikken i særlig grad er af lokal art med ærinde i vedkommende by, og endvidere har undersøgelsen af ulykker vist en meget høj ulykkesfrekvens for fodgængere og cyklister netop på gennemgående veje i byernes udkanter.

For hovedvejsnettet uden for byerne skønner man herefter følgende anlægsudgifter i en 20-årig periode:

på ca. 370 km motorvej (væsentlig nyanlæg) . . . . .	Mill. kr. ca. 900
på ca. 260 km 4-sporet vej (største- parten udbygning) . . . . .	250
på ca. 250 km 3-sporet vej (største- parten udbygning) . . . . .	130
på ca. 2 000 km 2-sporet vej (nyan- læg udbygning og regulering) . . . . .	500
på ca. 2 880 km . . . . .	1780

Med hensyn til vejfondens udgift herved bemærkes, at udbygningen af en stor del af dette vejnet, i særdeleshed naturligvis motorveje og 4-sporede veje, er så kostbar,