

at den ikke kan påregnes foretaget med 80 pct. tilskud, men kun kan tænkes gennemført med en væsentlig højere procent i henhold til tilskudslovforslagets § 8, stk. 1, 2. punktum. Dette ville formentlig gælde, selv om ministeren kunne tænkes at anvende sin beføjelse i henhold til vejbestyrelseslovens § 17, stk. 4, til med vejnævnets samtykke at påbyde sådanne anlæg. De meget store udgifter, som indføring af trafikken fra motorvejene og andre store radialveje til Københavns midte vil udfordre, har endnu ikke kunnet kalkuleres.

c) *Det øvrige landevejsnet uden for byerne.*

Med hensyn til dette vejnet (ca. 5 500 km + de biveje, der optages som landeveje) er foretaget en foreløbig gennemgang, men her gør lokale synspunkter sig gældende med så stor vægt, at man ikke fra vejdirektoratets side mener at kunne fremsætte nogen plan, forinden man har gennemgået hver enkelt vejstrækning med vedkommende lokale myndigheder. Det samme gælder biveje af betydning for den gennemgående færdsel (fremtidige landeveje). Man må derfor nøjes med et på undersøgelse bygget generelt skøn over, hvor mange kilometer landevej det må anses for nødvendigt at ombygge i den kommende periode, jfr. bilag 1.

d) *Byerne.*

For byernes vedkommende er endnu ikke foretaget noget forsøg på en samlet planlægning af de gader, der — efter vejbestyrelseslovens terminologi — skal udgøre byernes hoved- og landevejsnet. Det vejnet i købstæderne, der som landevejsgader m. v. danner grundlaget for motorafgiftsrefusionen i henhold til den gældende lovgivning, udgør for tiden ca. 512 km, medens det øvrige offentlige vejnet i byerne (inklusive København og Frederiksberg) omfatter ca. 3 266 km gader og veje. Vejdirektoratet har for tilsynsloven ingen beføjelser haft med hensyn til byernes vej- og gadenet, og det er vanskeligt for byerne at fastlægge et bestemt anlægsprogram over en længere periode, når ingen sikkerhed haves for, hvorvidt eller hvornår vejfondstilskud kan være til rådighed. Hertil kommer de foran nævnte klassificeringsspørgsmål, hvis afgørelse ikke alene formelt, men i et vist om-

fang også reelt må blive bestemmende for vejplanens omfang i byområderne. De tal, man kan skønne for den nødvendige udbygning af det gennemgående vejnet i byerne med tilhørende parkeringspladser o. s. v., må derfor bero på et ret løseligt skøn, grundet på de planer og forslag, som man har kendskab til, jfr. i øvrigt bilag 1.

d) Med hensyn til større broer gælder, at ethvert større broanlæg må gøres til genstand for en detaljeret undersøgelse, og et bestemt program er man hidtil ikke nået frem til at kunne foreslå. Enkelte anlæg kan dog med ret stor sandsynlighed forudses at blive nødvendige, således en ny fast forbindelse over Limfjorden ved Ålborg samt erstatningsbro for Hadsundbroen. Af andre fra lokal side foreslåede projekter kan nævnes Egersundbro, Lange-landsbro, Sallingssundbro, Hvalpsundbro og Fanøbro. Muligt kan en supplerung af Lillebæltsbroen med en ny vejbro blive påkrævet inden for perioden. En lang række broanlæg indgår selvsagt i motorvejsanlægene, således broforbindelser for omkørselsveje ved Vejle og Kolding. Med hensyn til viadukter over eller under jernbaner i henhold til krydsningsloven kan oplyses, at det i henhold til lov nr. 28 af 1. februar 1930 (krydsningsloven) nedsatte rådgivende udvalg er fremkommet med en foreløbig vurdering, hvorefter der kan blive tale om at udføre ca. 60 nye viaduktanlæg samt at ombygge ca. 10 bestående anlæg, uden at det dog med nogen bestemthed kan siges, at samtlige anlæg nødvendigvis må realiseres i den 20-årige periode, eller at ikke andre anlæg kan trænge sig på. Det kan således tænkes, at en systematisk afløsning af samtlige niveauoverkørsler selv for mindre betydelige veje bliver aktuel i perioden, for så vidt angår visse hovedstrækninger på statsbanerne, og der kan derfor kun gives en ret skønmæssig vurdering af den nødvendige udgift inden for planlægningsperioden, jfr. i øvrigt bilag 1.

V. Anlægsarbejder på størstedelen af bivejsnettet såvel på landet som i byerne (offentlige gader uden gennemgående trafik) er uden for vejplanen. Bivejsnettet uden for byerne andrager ca. 46 000 km, hvoraf foreløbig højst 5 000 km kan forventes