

men eksklusive byerne, i 1956-57 var opgjort til ca. 1,8 milliarder kr., heraf ca. halvdelen til motorveje, medens beløbet nu alene for amterne, eksklusive Københavns, Frederiksborg og Roskilde amter, må ansås til ca. 2,5 milliarder kr. Hertil kommer så de meget betydelige udgifter ved motor- og hovedlandeveje i de nævnte 3 amter og indføringen af disse vejforbindelser i de sammenbyggede dele af København, skønsmæssigt ca. 1,6 milliarder kr., og visse tilsvarende udgifter i andre store byer.

Det forøgede tempo i motoriseringen giver sig ikke alene udtryk i, at større investeringer må forudses, men også deri, at tempoet for deres gennemførelse må forstærkes. Under henvisning til den nylig gennemførte lov nr. 379 af 20. december 1961 om tekniske forarbejder til gennemførelse af en fælles vej- og jernbanebro over Store Bælt skal specielt fremhæves, at en koordinering af udbygningen af motorvejsnettet med åbning af en Storebæltsbro i 70-ernes begyndelse nødvendiggør, at væsentlige dele af motorvejsnettet må være etableret samtidig, ligesom allerede bygningen af en ny Lillebæltsbro i henhold til lov nr. 91 af 16. marts 1962 forudsætter, at betydelige motorvejsanlæg er færdigbygget samtidig med broen. Endelig er tendensen til stigende trafikvanskeligheder i og omkring Storkøbenhavn så udtalte, at en gennemførelse af større vej- og gadeanlæg efter ministeriets opfattelse er af hastende karakter.

De nævnte forhold gør det efter ministeriets opfattelse påkrævet at optage det spørgsmål til overvejelse, om den forestående udbygning af hovedlandevejsnettet, delvis som motorveje, og de dertil hørende broforbindelser hensigtsmæssigt kan ske inden for rammerne af den i 1957 og 1958 tilvejebragte vejlovgivning (lov nr. 95 af 29. marts 1957 om bestyrelsen af de offentlige veje, lov nr. 194 af 7. juni 1958 om tilskud til de offentlige veje).

I denne henseende har man i første række haft opmærksomheden henledt på spørgsmålet om *lovgivningsmagtens stillingtagen til de mere omfattende anlægsarbejder*. Hidtil er ikke alene de største broer (Lillebæltsbro, Limfjordsbro, Storstrømsbro og Oddesundbro) gennemført ved særlige love, men dette gælder også forskellige større vejanlæg (Hørsholmvejen m. v., motorvejen på Lolland, tilkørselsvejene til Halsskov-Knudshoved færgefarten). Allerede før og under behandlingen af loven om tilskud til de offentlige veje blev da også spørgsmålet om folketingets mulighed for kontrol med vejfondstilkuddene rejst i folketinget. Der blev således af et mindretal i udvalget om forslaget til tilskudsloven fremsat ønske om forelæggelse af vejfondsoverslag for finansudvalget eller for et andet af folketinget

nedsat udvalg, jfr. folketingstidende 1957-58, tillæg B., sp. 827. En sådan kontrol er imidlertid vanskelig forenelig med det vidtgående kommunale selvstyre, der samtidig ønskedes bibeholdt inden for vejvæsenet, hvorfor folketingets direkte kontrol i loven indskrænkedes til vedtagelse af de beløb, der årligt kan forbruges af vejfonden, medens man i øvrigt fastsatte, at de enkelte tilskudssager skulle behandles i det ved vejbestyrelseslovens § 5 nedsatte vejnævn. Spørgsmålet om statsveje blev i øvrigt drøftet i folketingsudvalget om vejbestyrelsesloven, jfr. folketingstidende 1956-57, tillæg B, sp. 210, og beslægtede spørgsmål har senere flere gange været berørt i folketinget, jfr. f. eks. folketingstidende 1960-61, 2. samling, sp. 4845-4848, og folketingstidende 1961-62, sp. 959, 966-968, 981, 1005-1006, 1013-1021, 1836-1838, 1861-1862 og 1868-1870.

Dernæst har man været opmærksom på *de stigende vanskeligheder, som finansieringen af de store vejanlæg synes at medføre for kommunerne*. Selv om allerede den almindelige tilskudssats for vejfundsarbejder, 85 pct. af den godkendte overslagssum, lægger den økonomiske hovedbyrde på staten (vejfonden), har det dog vist sig nødvendigt i betydeligt omfang at anvende den i vejtilskudslovens § 8 givne mulighed for med vejnævnets tilslutning at yde højere tilskud. Efter at sagen havde været rejst af nogle amtskommuner, og efter at nogle af ministeriet udarbejdede, noget mindre vidtgående regler var blevet afvist af visse amtskommuner, går reglerne nu ud på, at vejfonden betaler hele udgiften ved motorvejsanlæg med fradrag af et fast bidrag på 50 000 kr. pr. km fra vedkommende vejbestyrelse, hvilket i praksis svarer til, at kommunerne kun betaler 1,5-2 pct. af anlægsudgiften, og at byrden ved eventuelle overskridelser hviler fuldt ud på staten. Der er dog endnu ikke taget stilling til, om disse regler uændret skal anvendes i København, hvor udgiften pr. km motorvej eller -gade må antages at blive særlig stor. Til andre facadeløse 4-sporede veje gives tilskud på 95 pct. af overslagssummen. Fra nogle amtskommuners side har der dog været fremført betænkeligheder ved ordningen, navnlig med hensyn til den forøgede vedligeholdelsesbyrde, selv om udgifterne her til refunderes med 75 pct. Betænkelighederne gælder dels det forøgede kørebaneareal, som skal vedligeholdes ved alle 4-sporede veje, dels det forhold, at navnlig motorvejsanlæg hyppigt anlægges i ny tracé, således at den vej, der tænkes aflastet ved motorvejen, stadig må vedligeholdes, omend med en mindre trafik. Der er endvidere, bl. a. fra Københavns kommune, fremført betænkeligheder ved at påtage sig den i visse tilfælde hensigtsmæssige eller ved pålæg af byggeingeniør nødvendiggjorte er-