

vendigheden af at gennemføre en væsentlig del af udbygningen af motor- og hovedlandevejsnettet inden for et relativt kort åremål måttet overveje, *om denne udbygning på rationel og økonomisk måde kan gennemføres under den hidtidige organisationsform*, hvor udbygningen er opdelt på de inden for hver amtsråds-kreds eller byområde beliggende strækninger, og afhængig af hvert af de lokale vejvæsners tekniske kapacitet. Man må også herved tage i betragtning, at ikke alene de pågældende investeringers størrelse, men også den eksisterende knaphed på teknikere og anden arbejdskraft vil nødvendiggøre en planlægning af udbygningen for større strækninger ad gangen, ofte tværs over amts- eller andre kommunale grænser. Ligeledes vil det være nødvendigt, at der i størst muligt omfang anvendes de mest arbejdsbesparende metoder, hvilket ikke alene gælder arbejdernes udførelse i marken, men i lige så høj grad projekteringen. Det skal i denne forbindelse oplyses, at der er etableret et fælles motorvejskontor for Københavns og Roskilde amter med henblik på udbygning af vestmotorvejen i de to amtsråds-kredse fra staden Københavns grænse, og at vejdirektoratet har taget initiativet til en nærmere undersøgelse af mulighederne for anvendelse af fotogrammetri og elektronisk databehandling, hvis resultater foreløbig anvendes ved sidstnævnte projektering.

På grundlag af de foran omtalte overvejelser er ministeriet kommet til den opfattelse, at det på forskellige punkter vil være påkrævet at ændre vejlovgivningen for så vidt angår hovedlandevejsnettet, således at staten (vejfonden), der allerede nu må betale den altovervejende part af disse anlæg, overtager den fulde økonomiske byrde ved motorvejsanlæg og ved andre større hovedlandevejsanlæg, hvorved det muliggøres direkte at forelægge afgørelserne om de større anlægs gennemførelse for folketinget i form af lovforslag. Endvidere har man ment det rigtigt, at staten overtager drift og vedligeholdelse m. v. af de egentlige motorveje, dels fordi de lokale vejbestyrelser som omtalt i de fleste tilfælde beholder en vedligeholdelsesbyrde ved de veje, der aflastes af motorvejene, dels fordi det forekommer rationelt, at ansvaret for disse særligt kostbare anlægs tekniske udformning, f. eks. med hensyn til belægning og deres senere vedligeholdelse, påhviler samme myndighed. For så vidt angår vedligeholdelse m. v. af det øvrige hovedlandevejsnet finder ministeriet derimod ikke, at der foreligger tilsvarende grunde for, at staten skulle overtage den amtskommunerne m. fl. påhvilende andel — 25 pct. — i udgifterne til drift, vedligeholdelse og mindre anlæg m. v.

Ministeriet er imidlertid af den opfattelse, at det stadig vil være rimeligt og hensigtsmæssigt i stort omfang fortsat at drage nytte af såvel de lokale vejbestyrelser — amtsråd, kommunalbestyrelser og Københavns magistrat — som de lokale vejvæsener i forvaltningen. Dels bør også det gennemgående hovedlandevejsnet anlægges og administreres under behørig hensyntagen til lokale synspunkter, dels vil det være urimeligt ikke i vidt omfang at udnytte den tekniske dygtighed og det særlige kendskab til de lokale forhold, som findes hos de kommunale tekniske administrationer. For motorvejsanlæggenes vedkommende finder man dog, at de forestående opgaver ikke overalt kan ventes løst på den mest hensigtsmæssige måde inden for de nuværende rammer, og man mener derfor, der bør åbnes mulighed for både at kræve nærmere samarbejde — etablering af fælles motorvejskontorer m. m. — mellem lokale vejbestyrelser i tilstødende områder, dels i givet fald at overlade visse projekteringsopgaver m. m. til private firmaer. Også for visse andre hovedlandevejsanlæg end motorveje vil der kunne være behov for lignende ordninger. Under hensyn til de mange kommunale interesser, der fremdeles må være forbundet med afgørelser i spørgsmål om hovedlandevejene, har man endelig i vidt omfang forudsat, at vejnævnet inddrages i behandlingen af spørgsmål, der kan have betydning for et større antal kommunale myndigheder, eller som kan frembyde mulighed for meningsforskelligheder mellem disse indbyrdes eller mellem kommunerne og ministeriet.

Den merudgift for statskassen (vejfonden), som nærværende lovforslag vil medføre, vil naturligvis afhænge af, i hvilket omfang de forannævnte summariske beregninger af den fremtidige anlægsvirk-somhed, der nødvendigvis er behæftet med meget stor usikkerhed, viser sig at holde stik. Forudsætter man dette, kan vejfondens udgift til anlægsarbejder i hele perioden skønnes at stige med et beløb af en størrelsesorden af godt 200 mill. kr., eller i gennemsnit ca. 10 mill. kr. årligt. Disse udgifter vil dog næppe fordele sig jævnt over hele perioden, men må antages at blive størst i de senere år af den første 10-års periode. For vedligeholdelses- og driftsudgifter etc., der jo kun omfatter motorveje, vil man skønne, at vejfondens *forøgede* udgifter, efterhånden som motorvejsnettet tilvejebringes, vil nå op på en størrelsesorden af 6-8 mill. kr. om året. Det må dog betones, at man både med hensyn til anlægs- og vedligeholdelsesudgifter af motorveje og andre veje kun råder over et meget spinkelt erfaringsmateriale, således at også de ved skønnet benyttede enhedspriser er forbundet med en meget betydelig usikkerhed.