

I øvrigt henvises til bemærkningerne til de enkelte paragraffer.

#### Til § 1.

Denne paragraf indeholder forslaget hovedprincipper om lovgivningsmagtens deltagelse i de store hovedlandevejes anlæg og om deres fuldstændige finansiering af staten gennem vejfonden. Det foreslås i stk. 1-2, at anlæg af nye hovedlandeveje, hvad enten disse bliver motorveje eller ej, samt ændring af eksisterende hovedlandeveje til motorveje skal ske ved særlig lov, og at det samme gælder fremtidig opklassificering af veje til hovedlandeveje. Med hensyn til de andre større anlægsarbejder på hovedlandeveje, hvortil der hidtil er givet vejfondstilsbud, vil det betydelige antal af disse arbejder i forbindelse med det forhold, at man stadig her i vid udstrækning må bygge på de lokale vejbestyrelser forslag, gøre en sådan fremgangsmåde mindre hensigtsmæssig, og det foreslås derfor, at de hertil fornødne beløb bevilges af vejfonden ved de årlige finanslove. Da de fleste af disse arbejder vil forløbe over flere finansår, må herved forudsættes, at dette forhold belyses, når bevillingerne søges. Man har fundet det uheldigt på forhånd at foregribe folketingets stillingtagen til, om der i visse tilfælde, f. eks. ved større broanlæg eller andre særligt kostbare anlæg, kunne være anledning til at kræve visse bidrag fra lokal side, og har derfor ment det rigtigt i stk. 2 udtrykkeligt at angive muligheden heraf. I øvrigt kan der også i visse andre tilfælde være tale om lovbundet bidrag, f. eks. i henhold til vejbestyrelseslovens § 17, stk. 7.

I stk. 3 foreslås dernæst, at udgifterne ved bestyrelsen, d. v. s. drift, vedligeholdelse og mindre arbejder, sikring og forberedelse af fremtidige anlæg samt administration ved de hovedlandeveje, der er motorveje, afholdes af vejfonden, hvorimod de tilsvarende udgifter for andre hovedlandeveje fremdeles afholdes af vedkommende kommunale myndighed mod sædvanlig refusion i henhold til vejtilskudslovens kap. I. Denne er for amtskommunernes vedkommende 75 pct., medens længden af hovedlandevejene i byerne i henhold til nævnte lovs § 1, stk. 2, indvirker noget på deres almindelige refusionsprocent. For tiden ligger byernes refusionsprocent i almindelighed omkring 40.

Det kan oplyses, at pr. 1. januar 1962 er i alt 2 890 km vej klassificeret som hovedlandevej, svarende til 4,9 pct. af længden af det samlede offentlige vejnet i Danmark (ca. 59 200 km).

Den overvejende hovedlandevejslængde er under amtsrådenes bestyrelse, 2 612 km, svarende til ca. 30 pct. af vejlængden under disse råds bestyrelse.

Det er sandsynligt, at anlæg af nye hovedlandeveje og opklassificering af landeveje til hovedlandeveje i fremtiden vil vedrøre en væsentlig mindre vejlængde end opklassificering af biveje til landeveje, således at det nævnte forhold stort set vil blive bevaret.

Længden af hovedlandeveje i byerne (købstæderne, København og Frederiksberg) er 278 km, svarende til 7 pct. af det offentlige vejnet i byerne. Det bemærkes, at klassificeringsarbejdet endnu ikke er så vidt fremskredet, at der har kunnet klassificeres landeveje i købstæderne — i København og på Frederiksberg findes denne vejklasse ikke — og at der heller ikke i sidstnævnte 2 kommuner er klassificeret hovedlandeveje, idet ministeriet har ment at måtte imødekomme kommunernes ønske om, at denne klassificering først sker, efterhånden som de pågældende store trafikårer udbygges.

Der er i øjeblikket kun ca. 58 km motorvej åbnet for trafikken. Det tilføjes, at det ikke er skønnet hensigtsmæssigt i ministeriets lovforslag at give en særlig definition af begrebet motorvej, da dette begreb allerede er anvendt i lovgivningen.

#### Til § 2.

I denne paragraf gives bestemmelser om gennemførelsen af de i § 1, stk. 1-2, omhandlede anlægsarbejder. Om baggrunden for disse bestemmelser henvises til de indledende bemærkninger.

De i stk. 3 omhandlede kommunale myndigheder er i amtsråds kredens vedkommende amtsråd, i købstæderne byrådene, i flækkerne og Frederiksberg kommune kommunalbestyrelsen og i Københavns kommune magistraten. Det er også tanken, at disse myndigheder skal bistå ministeren ved projektering og udførelse af de i stk. 2 omhandlede anlægsarbejder.

#### Til § 3.

Af de i de indledende bemærkninger anførte grunde foreslås det, at ministeren for offentlige arbejder bliver vejbestyrelse for disse veje. Det betyder, at ministeren får alle de beføjelser, som ved vejbestyrelsesloven (lov nr. 95 af 29. marts 1957) og ved lovgivningen i øvrigt er tillagt vejbestyrelserne for de offentlige veje, men at ministeren på den anden side også overtager alle de pligter, der påhviler vejbestyrelserne, herunder navnlig pligten til at administrere vejene, til at sørge for fornøden vedligeholdelse, snerydning, afmærkning m. v.

Derimod er det ikke i lovforslaget forudsat, at der skal ske nogen ændring i bestyrelsesforholdet for de øvrige hovedlandevejsstrækninger ud over, hvad der følger af statens overtagelse af det fulde