

beslutninger om overkørselstilladelser m. v., truffet af de kommunale myndigheder, der bistår ministeren ved bestyrelsen af visse hovedlandeveje, da en sådan bestemmelse i forvejen findes dels i § 5, stk. 3, i forslaget til lov om hovedlandeveje, dels i vejbestyrelseslovens § 22, således som denne foreslås ændret.

Til 21 og 24.

De foreslåede ændringer til §§ 35 og 37 i vejbestyrelsesloven skyldes, at ministeren i henhold til forslaget til lov om hovedlandeveje fremtidig bliver vejbestyrelse for visse hovedlandeveje.

Til 22 og 23.

Ændringen i vejbestyrelseslovens § 36 skyldes, at det for de af ministeren bestyrede hovedlandeveje vil være upraktisk at pålægge vejbestyrelsen selv at foretage de i paragraffen angivne meddelelser m. v. Da det også har vist sig upraktisk at lade sogneråd som vejbestyrelser for offentlige veje, som adgangsbegrænses, foretage sådanne meddelelser m. v., foreslås det fremtidig i alle tilfælde at lade vedkommende § 35-udvalg foretage de pågældende foranstaltninger.

Til 25.

Den foreslåede ændring til § 40 skyldes, at den i vejbestyrelseslovens § 40 angivne maksimale afstand på 50 m mellem byggelinjerne har vist sig utilstrækkelig til sikring af udvidelse af veje, der agtes udbygget som 6-sporede motorveje. Den hidtidige maksimale afstand mellem byggelinjerne for andre veje end hovedlandeveje foreslås bibeholdt uændret.

Til 26 og 27.

Ændringen af vejbestyrelseslovens § 41, stk. 1, er en konsekvens af, at anlægget af nye hovedlandeveje i henhold til det derom fremsatte lovforslag fremtidig skal bestemmes ved lov. Det må derfor anses for rigtigst, at kun ministeren kan træffe foranstaltninger til sikring ved byggelinjepålæg af nye hovedlandeveje. Hermed må sidestilles større forlægninger af bestående hovedlandeveje.

Til 28.

Den foreslåede ændring af § 41, stk. 2, skyldes, at ministeren i henhold til forslaget til lov om hovedlandeveje fremtidig bliver vejbestyrelse for de hovedlandeveje, der er anlagt eller udbygget som motorveje.

Til 29.

Ændringen af vejbestyrelseslovens § 42 er en konsekvens af den foreslåede ændring af § 41, stk. 1.

Til 30.

Ændringen til § 43 skyldes, at ministeren efter forslaget til lov om hovedlandeveje fremtidig bliver vejbestyrelse for visse hovedlandeveje.

Til 31—33.

§ 45, stk. 1, i vejbestyrelsesloven foreslås udformet i overensstemmelse med, hvad der hidtil har været gældende for hovedlandeveje og landeveje, bestyret af købstadkommunerne i København og Frederiksberg. Ændringen skyldes, at det må anses for rimeligt, at kun ministeren kan dispensere fra byggelinjebestemmelserne for sådanne veje, når anlægget af nye hovedlandeveje og udbygninger af bestående hovedlandeveje som motorveje i henhold til det derom fremsatte lovforslag fremtidig kun kan bestemmes ved lov. Ændringen til § 45, stk. 2, er en konsekvens af ændringen af § 45, stk. 1.

Til 34.

Den foreslåede ændring af § 56 i vejbestyrelsesloven skyldes, at ministeren i henhold til forslaget til lov om hovedlandeveje selv bliver vejbestyrelse for visse hovedlandeveje. Endvidere foreslås indsat en tidsfrist for anke af bestemmelser, truffet af de kommunale vejbestyrelser i medfør af § 56, stk. 1.

Til 35.

Den foreslåede tilføjelse til § 57 skyldes, at anlæg og reparation af langsgående ledninger på og i motorveje er så generende for færdslen på disse veje, at det må anses for nødvendigt, at ministeren i alle tilfælde kommer til at træffe den endelige bestemmelse om anbringelse af ledninger på eller i sådanne veje, uanset at forskellige love, navnlig lov nr. 84 af 11. maj 1897 om telegrafer og telefoner, lovekendtgørelse nr. 356 af 30. juli 1949 om elektriske stærkstrømsanlæg og lov nr. 214 af 11. april 1949 om vandløb, bestemmer, at forskellige ledninger kan anbringes på eller under offentlige veje uden vejbestyrelsens samtykke. Derimod tilsigtes der ikke med den foreslåede affattelse af § 57 nogen ændring i adgangen for ledningsejerne til at anbringe tværgående ledninger på eller under motorveje.