

nævnte strækning (Folketingstidende 1971/72, tillæg B, sp. 923):

„Under samrådet med ministeren har udvalget fået en redegørelse for fordele og ulemper ved, at motorvejsstrækningen mellem Nr. Stenderup og hovedlandevej A 18 syd for Vejle som anført i bemærkningerne til forslaget agtes udført i 2 etaper, således at der i første etape kun udbygges to spor, idet dog jord- og broarbejder udføres svarende til fuld udbygning til 4-sporet motorvej.

Ministeren har herunder oplyst, at det kan være usikkert, om der i de førstkomende år vil være tilstrækkeligt trafikalt behov for en 4-sporet motorvej på denne strækning, og at besparelsen i første omgang ved udbygningen af første etape vil andrage ca. 20 mill. kroner.

Udvalget har imidlertid fundet, at der er samfundsøkonomiske og anlægstekniske fordele forbundet med en fuld udbygning af motorvejsstrækningen i første omgang og har tillige påpeget de trafikikkerhedsmæssige fordele ved en sådan fuld udbygning. Ministeren har erklæret sig enig i udvalgets synspunkt.

Under samrådet med ministeren har man endvidere drøftet muligheden for en vestligere linjeføring af motorvejsgrenen fra strækningen Nr. Stenderup-Vejle Nord mod Lille-Bælt, og disse drøftelser vil blive fortsat.“

2. De to anlægslove må ses på baggrund af den almindelige regel i § 1, stk. 1, 1. pkt., i den dagældende lov om hovedlandeveje, jfr. senest lovebekendtgørelse nr. 321 af 2. juli 1970. Denne bestemmelse havde følgende ordlyd:

„Det bestemmes fremtidigt ved særlig lov, hvilke nye hovedlandeveje der skal anlægges, hvilke bestående veje der skal omklassificeres til hovedlandeveje, og hvilke hovedlandeveisstrækninger der skal anlægges eller udbygges som motorveje.“

En i princippet tilsvarende bestemmelse indeholdes i § 14, stk. 1, i den gældende lov om offentlige veje, jfr. lovebekendtgørelse nr. 585 af 20. november 1975, der trådte i kraft den 1. april 1972.

En særlig anlægslov er således efter vejlovgivningens system en første forudsætning for, at ministeren kan gennemføre de nævnte arbejder, og har i øvrigt den retlige konsekvens, at de pågældende vejstrækning-

ger, når de er anlagt, undergives vejdirektoratet som vejbestyrelse efter reglerne herom i lov om offentlige veje. Anlægsloven indeholder derimod ikke samtidig en bemyndigelse til at iværksætte den praktiske udførelse af anlægget. Hertil kræves på sædvanlig måde bevillingsmæssig hjemmel. Den praktiske udførelse kan derfor kun gennemføres i det omfang og i den takt, afholdelsen af de dermed forbundne udgifter er bevillingsmæssigt hjemlet på de årlige bevillingslove eller på anden måde.

Det er almindeligt antaget, at gældende bestemmelser i anden lovgivning kan ændres eller ophæves ved finansloven, se således *Poul Andersen*: Dansk Statsforfatningsret (1954) side 418-425, *Alf Ross*: Dansk Statsforfatningsret II (2. udg. 1966) side 798-804 og *Max Sørensen*: Statsforfatningsret (2. udg. 1973 ved Peter Germer) side 248-250. Det må derfor anses for utvivlsomt, at de bestemmelser eller forudsætninger om den praktiske udførelse af et nærmere angivet hovedlandevejsanlæg, som måtte indeholdes i en anlægslov, vil kunne ændres ved den eller de efterfølgende finanslove.

3. Den i spørgsmålet omtalte skrivelse af 4. marts 1977 fra ministeren til folketingets udvalg om offentlige arbejder har følgende indhold:

„I forbindelse med lov nr. 321 af 10. juni 1976 om visse hovedlandeveisstrækninger tilsluttede folketinget sig, at videreførelsen af den sønderjyske motorvej på strækningen fra Rise Hjarup til Skovby og sydmotorvejen på strækningen fra Rønnede til Saks-købing i første omgang udføres som bred, 2-sporet motortrafikvej. Min forgænger har, som det vil være udvalget bekendt, tidligere truffet tilsvarende beslutning vedrørende Hillerød motorvejen på strækningen fra Lillerød til Hillerød.

Jeg skal ikke undlade at underrette udvalget om, at jeg nu har truffet beslutning om, at foreløbig yderligere følgende motorvejsstrækninger i første omgang udføres som brede, 2-sporede motortrafikveje:

Horsens-Skanderborg (12 km — jfr. lov nr. 261 af 4. juni 1970).

Nr. Stenderup-Vejle Syd (18 km — jfr. lov nr. 286 af 7. juni 1972).

Der opnås herved i finansåret 1977-78 en besparelse på 16,0 mill. kr. og i 1978-79 en