

Betænkning

over

I. forslag til lov om hovedlandeveje og II. forslag til lov om ændring i lov om bestyrelsen af de offentlige veje.

(Afgivet af udvalget den 8. maj 1963).

Udvalget har i 9 møder drøftet de to lovforslag og herunder haft flere samråd med ministeren for offentlige arbejder. De kommunale organisationer: Den danske Købstadforening, De samvirkende Sognerådsforeninger, Foreningen „Bymæssige Kommuner“ og Amtsrådsforeningen for Danmark, samt Københavns kommune og Frederiksberg kommune har tilstillet udvalget skriftlige henvendelser, og deputationer fra dem har forhandlet med udvalget.

Ad I. forslag til lov om hovedlandeveje.

De foran nævnte kommunale organisationer og de to kommuner har som oplyst i bemærkningerne til lovforslaget ikke kunnet anbefale lovforslaget og har i deres henvendelser til udvalget nærmere redegjort for deres standpunkt, som de har sammenfattet således:

„Kommunerne har tilsluttet sig den i lovforslaget opstillede målsætning.

Kommunerne modsætter sig ikke, at der tillægges folketinget forøget indflydelse på vejvæsenet. Kommunerne finder på den anden side ikke, at en ændring af forholdet mellem de øverste statsmyndigheder tvinger til vidererækkende administrative konsekvenser.

Vejbestyrelsesloven og vejtilskudsloven har endnu ikke virket så længe, at man kan danne sig et fuldt overblik over mulighederne for udbygning af et effektivt og moderne vejnet inden for disse loves rammer.

Kommunerne finder, at den bestående ordning sikrer staten tilstrækkelig mulighed for indflydelse på og kontrol med kommunernes dispositioner. Den forestående udbygning af de store veje vil efter kommunernes opfattelse kunne rummes inden for rammerne af den bestående ordning, som også med hensyn til de store vejanlæg rummer afgørende fordele i forhold til et mere centraliseret vejstyre.

Det er kommunernes opfattelse, at den størst mulige effektivitet på vejvæsenets område vil kunne opnås gennem forening af central planlægning og central normgivning med et decentraliseret, kommunalt vejvæsen.“

Efter forhandlinger med folketingsudvalget udformede kommunerne et lovudkast, der skulle sikre folketinget og ministeren forøget indflydelse på de kommende motorvejsanlæg, og som på den anden side bedst muligt tog hensyn til de af kommunerne fremførte synspunkter. Det „forslag til lov om motorveje“, kommunerne fremsendte, gik i hovedtrækkene ud på, at alene motorvejsanlæg skulle bestemmes ved særlig lov, medens anlægsarbejder på og klassificering af hovedlandevejene i øvrigt skulle udføres efter de hidtil gældende regler. Endvidere foreslog kommunerne, at motorvejene efter anlægget skulle overgå til bestyrelse af de vedkommende kommunale myndigheder.

Dette forslag afvist af ministeren for offentlige arbejder med bl. a. følgende betragtninger:

„Det forekommer ikke hensigtsmæssigt at uddrage folketinget kontrollen med de øvrige hovedlandevejsanlæg, idet de synspunkter, der kan anføres for, at motorvejene skal anlægges i henhold til særlig lov, i væsentlig grad gør sig gældende, for så vidt angår de øvrige hovedlandeveje. Disses udbygning, f. eks. til 4-sporet profil, vil også medføre meget store omkostninger, og anlæggene finansieres allerede nu med så høje vejfondstilsbud, at de lokale vejbestyrelses økonomiske ansvar for disse store anlæg må betegnes som ganske underordnet i forhold til den byrde, som gennem vejfonden påhviler staten for disse anlæg.

Det forekommer således helt naturligt, at lovgivningsmagten principielt bestemmer omfanget af og tempoet for gennemførelsen af de store investeringer også på det hovedlandevejsnet, der ikke skal anlægges som motorveje, på samme måde, som store trafik anlæg på andre områder indgående behandles af folketinget, selv om disse har lige så stor betydning for fremtidige kommunale dispositioner som udbygning af hovedlandevejene i området. Hertil kommer, at en imødekommen af organisationernes ønske vil stille de områder, hvor hovedlandevejene udbygges som motorveje, væsentligt gunstigere i økonomisk henseende end de tyndt befolkede og i mindre grad industrielt udviklede områder, hvor trafikens størrelse ikke, eller ikke foreløbigt, betinger den kostbare udbygning som motorvej.

Med hensyn til vedligeholdelse og bestyrelse af de veje, der udbygges som motorveje, forekommer det mest rationelt, at ansvaret for disse kostbare anlægs tekniske udformning, f. eks. med hensyn til belægning og deres senere vedligeholdelse, påhviler den myndighed, der har udført anlægget.

I praksis har det da også under den gældende lovgivning vist sig nødvendigt for staten i visse tilfælde at måtte påtage sig en garantiforpligtelse over for de kommunale myndigheder med hensyn til sætninger o. lign. ved forskellige motorvejsanlæg, der er udført af staten i henhold til særlig lov.

Endvidere kan henvises til, at de lokale vejbestyrelser jo normalt også beholder en vedligeholdelsesbyrde ved de veje, der aflastes af motorvejsanlægget, hvorfor det kan forekomme urimeligt hårdt for disse at have

vedligeholdelsesbyrden også på det anlæg, der fortrinsvis er etableret af hensyn til fjerntrafikken. Dette forhold har forskellige amtsråd netop peget på i forbindelse med anlægget af kommende motorveje.“

Et *flertal* i udvalget (udvalget undtagen venstres medlemmer) deler ministerens betragtninger og indstiller lovforslaget til *vedtagelse* med nedenstående under nr. 5-7 og nr. 10 og 11 anførte ændringer, der er foreslået af ministeren.

Ændringsforslag nr. 5 og 6 skyldes, at reglerne om ekspropriation og taksation i vejbestyrelsesloven som fremhævet i de kommunale organisationers henvendelse ikke finder anvendelse i Københavns kommune, hvor de erstattes af reglerne i Københavns bygge lov.

Ændringsforslag nr. 7, 10 og 11 skyldes, at det ikke kan anses for ønskeligt at give loven tilbagevirkende kraft, men at det på den anden side må anses for mest hensigtsmæssigt, at loven træder i kraft ved begyndelsen af et finansår.

Et *mindretal* (Holmberg, Jens Chr. Christensen og Thisted Knudsen) kan tiltræde ministerens forslag om, at anlæg af nye hovedlandeveje — herunder motorveje — omklassificering af veje til hovedlandeveje og udbygning af hovedlandeveje som motorveje fremtidig skal bestemmes ved særlig lov, men finder ikke, at andre anlægsarbejder på hovedlandeveje, som hidtil har været udført af de kommunale vejbestyrelser med vejfondstilsbud eller med refusion efter vejtilskudslovens kapitel I, bør udføres ved ministerens foranstaltning, således at hele udgiften afholdes af vejfonden. Mindretallet finder — således som det også af kommunerne er anført over for udvalget — at en sådan ændring af den gældende lov er upåkrevet, at den vil medføre forøgede udgifter for staten både direkte og ved en betydelig forøgelse af ministeriets administrationsarbejde, og at hensynet til den kommunale by- og egnspanlægning gør det rimeligt at fastholde de gældende regler på dette område.

Mindretallet stiller ud fra disse synspunkter nedenstående ændringsforslag nr. 1-4, 8 og 9 og indstiller lovforslaget til *vedtagelse* med såvel de af ministeren som de af mindretallet foreslåede ændringer.

Et andet mindretal (Alfred Bøgh) deler i det væsentlige de af de kommunale organisationer fremførte synspunkter, og da disse ikke har vundet tilslutning blandt de øvrige udvalgsmedlemmer, kan mindretallet ikke medvirke til lovforslagets gennemførelse.

Det skal endelig anføres, at ministeren under et samråd har givet følgende svar på et spørgsmål om, hvorvidt man i vejdirektoratet ville oprette et særligt projekteringskontor, som ville kræve en betydende personaleforøgelse:

„Det er ikke tanken at oprette et særligt projekteringskontor i vejdirektoratet, som vil kræve en betydende personaleforøgelse, idet det netop i forslaget er forudsat, at man kan bygge videre på de eksisterende kommunale tekniske administrationer, bl. a. gennem oprettelse af fælles anlægskontorer m. v. Endvidere har man forudsat, at staten kan overdrage visse projekteringsopgaver til rådgivende ingeniørfirmaer. Man påregner derfor på anlægsområdet en rationalisering i forhold til den nugældende ordning.

Derimod vil naturligvis forelæggelse for folketinget af lovforslagene medføre noget forøget administrationsarbejde, ligesom gennemgang af budgetter m. m. vil give nogen ekstra administration i ministeriet. Om lovforslaget vil medføre forøget arbejde med økonomisk-teknisk kontrol, kan være vanskeligt at bedømme. Arbejdet vil under alle omstændigheder vokse, efterhånden som anlægsvirksomheden øges og navnlig flere motorvejsanlæg skal i gang, og det er vel ikke usandsynligt, at man vil ønske forøget kontrol også under den nuværende lovgivning, for så vidt angår arbejder med over 90 pct. tilskud.“

Ad II. forslag til lov om ændring i lov om bestyrelsen af de offentlige veje.

Et flertal (alle udvalgets medlemmer undtagen Alfred Bøgh) indstiller lovforslaget til vedtagelse med nedenstående af ministeren foreslåede ændring, der er en følge af de af ministeren fremsatte ændringsforslag til forslag til lov om hovedlandeveje.

Et mindretal (Alfred Bøgh) kan ikke medvirke til lovforslagets gennemførelse.

Ændringsforslag

til

I. forslag til lov om hovedlandeveje.

Af et mindretal (Holmberg, Alfred Bøgh, Jens Chr. Christensen og Thisted Knudsen):

Til § 1.

1) I stk. 1 udgår 2. punktum. I sidste punktum ændres ordene „1. og 2. pkt.“ til: „1. punktum“.

Til § 2.

2) I stk. 2 ændres indledningen „For så vidt angår motorvejsanlæg, kan ministeren“ til: „Ministeren kan“.

3) Stk. 3 udgår.

Til § 7.

4) Paragraffen affattes således:

„§ 7. Ministeren for offentlige arbejder kan bestemme, at udgifter til forskriftsmæssig belysning af en hovedlandevejstrækning under kommunal bestyrelse uanset bestemmelsen i § 2, stk. 1, i vejtilskudsloven kan medregnes blandt vedkommende vejbestyrelses vejudgifter i henhold til samme lovs § 1.“

Af ministeren for offentlige arbejder, tiltrådt af udvalget:

Til § 9.

5) Stk. 2 affattes således:

„Stk. 2. Når forholdene taler derfor, kan ministeren for offentlige arbejder dog bestemme, at ekspropriation og taksation uden for Københavns kommune sker i overensstemmelse med reglerne i §§ 25-30 i vejbestyrelsesloven, idet ministeren i disse tilfælde bemyndiger de i § 3, henholdsvis § 4, omhandlede kommunale myndigheder til at foretage ekspropriationen.“

6) Som nyt stk. 3 indsættes følgende:

„Stk. 3. Når forholdene taler derfor, kan ministeren endvidere bestemme, at ekspropriation og taksation i Københavns kommune skal ske i overensstemmelse med reglerne i §§ 41-43 i Københavns byggelov, idet ministeren i disse tilfælde bemyndiger Københavns kommunalbestyrelse til at foretage ekspropriationen.“

Til § 15.

7) I stk. 1 ændres „1963“ til: „1964“.

Af *mindretallet* under nr. 1:

8) Stk. 3 affattes således:

„Stk. 3. Udgifter til anlægsarbejder, areal- erhvervelser, sikring ved byggelinjer, projektering eller andre foranstaltninger vedrørende anlæg af nye hovedlandeveje eller udbygning af bestående hovedlandevejs- strækninger som motorveje, hvortil der før lovens ikrafttræden er givet en kommunal vejbestyrelse foreløbigt eller endeligt tilsagn om tilskud af vejfonden i henhold til kap. II i vejtilskudsloven, men hvortil udgiften endnu ikke er afholdt på nævnte tidspunkt, kan afholdes af vedkommende kommunale vejbestyrelse i overensstemmelse med de for tilskuddet fastsatte vilkår, men således, at hele den godkendte overslagssum afholdes af vejfonden. Ministeren for offentlige arbejder kan godkende, at eventuelle overskridelser af overslagssummen ligeledes afholdes af vejfonden, og kan endvidere fastsætte supplerende bestemmelser for arbejdets ud- førelse, herunder om regnskabsaflæggelsen.“

9) Stk. 4 affattes således:

„Stk. 4. For så vidt anlægget af en ny hovedlandevej eller udbygningen af en be- stående hovedlandevejsstrækning som mo- torvej er påbegyndt som vejfondsarbejde før

lovens ikrafttræden og ikke er fuldført pr. 1. april 1963, vil der være at foretage en op- gørelse over de af vejbestyrelsen indtil dette tidspunkt afholdte udgifter, der herefter vil blive godtgjort vejbestyrelsen i overens- stemmelse med de hidtil gældende regler med den for de pågældende arbejder fast- satte tilskudsprocent, medens de udgifter, der afholdes efter dette tidspunkt, vil blive betalt fuldt ud af vejfonden som ovenfor i stk. 2 anført. Er arbejdet fuldført pr. 1. april 1963, men endeligt regnskab endnu ikke aflagt, sker den regnskabsmæssige af- slutning i overensstemmelse med de hidtil gældende regler.“

Af *ministeren for offentlige arbejder*, tiltrådt af udvalget:

10) I stk. 4, linje 4 f. o. og linje 4 f. n., ændres „1962“ til: „1963“.

11) I stk. 5 ændres „1962“ til: „1963“.

II. forslag til lov om ændring i lov om bestyrelsen af de offentlige veje.

Af *ministeren for offentlige arbejder*, tiltrådt af udvalget:

Til § 2.

„1963“ ændres til: „1964“.

Kai Jensen.

Kolbjørn.

Horn,
formand.

Aage Knudsen.

Niels Mørk.

Carl Nielsen.

Axel Ivan Pedersen,
næstformand.

P. A. Rasmussen.

Kirkegaard.

Holmberg.

Alfred Bøgh.

Jens Chr. Christensen.

Thisted Knudsen.

Asger Jensen.

Jørgen Jørgensen (Ullerup).

Vestergaard Poulsen.

Arne Larsen.