

Forslag til folketingsbeslutning om ændring i vejlovgivningen.

Fremsat den 14. december 1976 af *Ingomar Petersen* (RV), *Gunner Baunsgaard* (RV),
Bilgrav-Nielsen (RV), *Gudme* (RV) og *Svend Havgard* (RV).

Folketinget opfordrer regeringen til at ændre vejlovens (lov om offentlige veje, jfr. lovbekendtgørelse nr. 585 af 20. november 1975) vejbestyrelsesinddeling således, at den del af hovedlandevejssnettet, der væsentligt

er af regional betydning, overføres til amtskommunal bestyrelse, og således, at statens virksomhed alene består i udbygning og bestyrelse af det internationale rutenet og forbindelserne mellem hovedlandsdelene.

Bemærkninger til forslaget.

Gældende lov.

Den 1. april 1972 trådte den nye vejlov i kraft med et tredelt vejvæsen med følgende bestyrelsesforhold:

1. Staten som vejbestyrelse for hovedlandevejene (i alt ca. 4-500 km) inkl. motorvejene.
2. Amtsrådene som vejbestyrelse for landevejene (i alt ca. 6.500 km).
3. Kommunerne som vejbestyrelse for kommunevejene (i alt ca. 50.000 km).

Hver af de tre vejbestyrelser har det fulde ansvar for sine veje, herunder såvel det økonomiske som det planlægningsmæssige.

Da staten ikke råder over et praktisk vejvæsen i marken (vejmænd, vejmaskiner m.v.), blev der indgået samarbejdsaftaler mellem staten og amtsrådene samt visse af primærkommunerne om amtsrådenes og kommunernes drift af hovedlandevejssnettet for statens regning. Ifølge samarbejdsaftalen skal amtsrådenes og kommunernes tekniske forvaltninger endvidere projekttere og udføre såvel mindre som større anlægsarbejder for staten, dog ikke motorvejsanlæg, der forestås af vejdirektoratets motorvejskontor.

Samarbejdsaftalen indeholder endvidere nogle bestemmelser om koordinering af de tre vejbestyrelses vejplanlægning.

I de år, loven nu har fungeret, har den vist sig meget uhensigtsmæssig, idet man har opnået det stik modsatte af, hvad man tilsigtede.

I stedet for at udbygge hovedlandevejssnettet med deraf følgende mulighed for besparelser på det mere sekundære vejnet har staten af økonomiske årsager foretaget så store nedskæringer i sit vejbudget, at hovedlandevejssstandarden er faldende.

Da biltætheden er stadig stigende, har kommuner og amtskommuner været nødsaget til at udbygge egne veje for at kunne klare trafikken.

Loven har derfor medført, at vejene ikke udbygges efter et samfundsøkonomisk helhedssynspunkt.

I sit planlægningsarbejde er vejdirektoratet nødt til at få opgavernes omfang til at stemme med de disponible midler. Det kan derfor ikke undgås, at en del af statsvejssnettet prioriteres så lavt, at det først vil blive udbygget mange år senere end de tilstødende landeveje.

Denne mangel på prioritering af det samlede hovedlandevejssnet og landevejssnet er samfundsøkonomisk uforvarselig og vanskeliggør den regionale planlægning i videste forstand.

Regionalplanlægningen, miljøplanlægningen og kommuneplanlægningsloven forudsætter alle decentraliserede beslutninger og prioriteringer. Derfor er det uholdbart, at et så vigtigt område som vejplanlægningen ikke også henlægges til de decentrale myndigheder.

Loven har endvidere vist sig at medføre unødvendig administration og dobbeltadministration. Budgetlægnings-, rapporterings- og regnskabsproceduren for drift og vedligeholdelse samt mindre anlægs-