



Trafik- og Energiministeriet

Notat

Dato : 24. februar 2005
J.nr. : SJ 400-1
Org. enhed : 1. Kontor

Høringsnotat til Trafikudvalget vedrørende lovforslaget om udmøntningen af kommunalreformen i vej- og ekspropriationslovgivningen

Dette notat vedrører de høringssvar, der er modtaget fra myndigheder og organisationer til forslag til lov om ændring af lov om offentlige veje, lov om private fællesveje, lov om grundejerbidrag til offentlige veje, lov om vintervedligeholdelse og renholdelse af veje samt lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom (Udmøntning af kommunalreformen for så vidt angår vej- og ekspropriationslovgivningen) i forbindelse med høringen over lovforslaget i perioden 1. december 2004 – 7. januar 2005.

Det bemærkes, at der som gennemgående tema i de indkomne høringssvar er fokuseret på spørgsmål vedrørende den konkrete fordeling af amtsvejene, der er foreslået i det udsendte lovforslag, idet en række yderligere konkrete vejstrækninger i svarene foreslås overført til staten. Endvidere er afgivet en række tekniske, herunder lovtekniske, bemærkninger.

På baggrund af de indkomne bemærkninger, er rute 59 mellem E55 og Stege medtaget som statsvej i det fremsatte lovforslag. De øvrige forslag afvises.

Modtagne høringssvar

Trafik- og Energiministeriet har modtaget i alt 71 breve med høringssvar fra i alt 134 myndigheder og organisationer.

Følgende myndigheder og organisationer (i alt 126) har afgivet bemærkninger:

Amtsrådsforeningen, Akademikernes Centralorganisation, Dansk Byggeri, Dansk Industri, Dansk Transport og Logistik (DTL), Dansk Vejforening, Danske Landbrug (Medlem af Landbrugsrådet), Det Kommunale Kartel, Forenede Danske Motorejere (FDM), Forbundet af Offentlige Ansatte

(Medlem af Det Kommunale Kartel), Funktionærernes og Tjenestemændenes Fællesråd, KL, Rådet for Større Færdselssikkerhed.

Følgende amter og kommuner har enten enkeltvis eller via regionale samarbejder afgivet høringssvar:

Aalborg Kommune, Albertslund Kommune, Allerød Kommune, Arbejdsmarkedsrådet i Storkøbenhavn, Augustenborg Kommune, Ballerup Kommune, Birkerød Kommune, Blåbjerg Kommune, Blåvandshuk Kommune, Bornholms Kommune, Bov Kommune, Brøndby Kommune, Børkop Kommune, Dragør Kommune, Egtved Kommune, Ejby Kommune, Esbjerg Kommune, Fakse Kommune, Farum Kommune, Fladså Kommune, Fredericia Kommune, Frederiksborg Amt, Fredensborg-Humblebæk Kommune, Frederikssund Kommune, Frederiksværk Kommune, Fuglebjerg Kommune, Fyns Amt, Gentofte Kommune, Give Kommune, Gjern Kommune, Gladsaxe Kommune, Glostrup Kommune, Græsted-Gilleleje Kommune, Gråsten kommune, Gundsø Kommune, Hashøj Kommune, Haslev Kommune, Hedensted Kommune, Helle Kommune, Helsingør Kommune, Helsingør Kommune, Herlev Kommune, Hillerød Kommune, Hirtshals Kommune, Hjørring Kommune, Holmegaard Kommune, Holmsland Kommune, Holstebro Kommune, Hundested Kommune, Hvidovre Kommune, Høje-Taastrup Kommune, Højre Kommune, Hørsholm Kommune, Ishøj Kommune, Jelling Kommune, Jægerspris Kommune, Karlebo Kommune, Københavns Amt, Københavns Kommune, Langebæk Kommune, Ledøje-Smørum Kommune, Lemvig Kommune, Lundtoft Kommune, Lyngby-Taarbæk Kommune, Løkken-Vrå Kommune, Møn Kommune, Nordborg Kommune, Nordjyllands Amt, Nykøbing Falster Kommune, Nysted Kommune, Næstved Kommune, Nørre Alslev Kommune, Præstø Kommune, Ribe Amt, Ribe Kommune, Ringkøbing Kommune, Ryslinge Kommune, Rødby Kommune, Rødekro Kommune, Rødovre Kommune, Rønnede Kommune, Sakskøbing Kommune, Sallingsund Kommune, Sindal Kommune, Skibby Kommune, Skive Kommune, Skævinge Kommune, Slangerup Kommune, Sorø Kommune, Spøttrup Kommune, Stenløse Kommune, Stubbekøbing Kommune, Sundeved Kommune, Sundsøre Kommune, Suså Kommune, Sydals Kommune, Sydfalster Kommune, Søllerød Kommune, Sønderborg Kommune, Tinglev Kommune, Thyborøn-Harboøre Kommune, Tørring-Uldum Kommune, Tårnby Kommune, Vallensbæk Kommune, Varde Kommune, Vejle Amt, Vejle Kommune, Vordingborg Kommune, Værløse Kommune, Ølgod Kommune, Ølstykke Kommune, Århus Kommune.

Følgende myndigheder og organisationer (i alt 8) har meddelt, at de ikke har bemærkninger til lovforslaget:

Centralorganisationernes Fællesudvalg, Danmarks TransportForskning, Dansk Arbejdsgiverforening, Dansk Handel & Service, Datatilsynet, Dom-

stolsstyrelsen, Handel, Transport og Serviceerhvervene og Tjele Kommune.

Trafik- og Energiministeriet har ikke modtaget høringssvar fra følgende myndigheder og organisationer, der er hørt over lovforslaget (i alt 14), indenfor høringsfristen:

Dansk Cyklist Forbund, Dansk Erhvervsfremme, Frederiksberg Kommune, Hovedstadens Sygehusfællesskab, Hovedstadens Udviklingsråd, Håndværksrådet, Kommunale tjenestemænd og overenskomstansatte, Landdistrikternes Fællesråd, Landsforeningen af Landsbysamfund, Landsorganisationen i Danmark, Sammenslutningen af Danske Småøer, Sammenslutningen af Landbrugets Arbejdsgiverforeninger, Statsansattes Kartel, Stats- og Kommunalt Ansattes Forhandlingsfællesskab og Sundhedskartellet.

Bemærkninger til lovforslaget

I det følgende foretages en tværgående gennemgang af de centrale forslag til ændringer af lovforslaget, som er fremkommet i høringssvarene.

Det skal bemærkes, at der i lovforslaget er indarbejdet en række mere tekniske, herunder lovtekniske ændringer i forhold til det udkast, der blev udsendt i høring den 1. december 2004.

Lov om offentlige veje (vejloven)

Terminologi

KL foreslår, at begrebet ”hovedlandeveje” erstattes af ”statsveje”.

Forslaget afvises, idet en sådan ændring af terminologien ikke umiddelbart kan foretages, da ”statsveje” tillige omfatter en række veje på havneområder og i skove, som i dag ikke er offentlige veje i vejlovens forstand. Sådanne veje ville ved den foreslåede ændring af terminologien blive omfattet af vejloven, hvilket ikke vurderes hensigtsmæssigt.

I øvrigt er det ikke hensigten, at lovforslagene til udmøntningen af kommunalreformen skal indeholde ændringer i lovteksten, som ikke er direkte affødt af, at amterne nedlægges.

§ 2. Vejmyndigheder

Dansk Byggeri, Dansk Industri og FDM støtter reduktionen af antallet af vejbestyrelser, hvilket ikke giver Trafik- og Energiministeriet anledning til bemærkninger.

§ 5. Tvister

Det fremgår af lovforslagets § 5, stk. 1, at tvister mellem kommunale vejbestyrelser afgøres af trafik- og energiministeren. Amtsrådsforeningen finder denne tvistløsningsmodel utilstrækkelig, men stiller ikke konkret ændringsforslag.

Den foreslåede tvistløsningsmodel svarer til den nugældende model og er alene en konsekvens af, at amterne nedlægges.

Forslaget afvises, idet der i det anførte ikke ses at være anført forhold, der giver grundlag for at ændre lovforslaget på dette punkt.

§ 10. Vedligeholdelsesstandard

Nordjyllands Amt anbefaler, at loven sikrer, at der fastholdes en høj standard for hele eller dele af det nedklassificerede vejnet. Dansk Transport og Logistik foreslår, at man skærper kravene til vedligeholdelse af offentlige veje i vejlovens § 10.

Forslaget afvises. Ifølge vejlovens § 10, skal vejbestyrelserne holde deres offentlige veje i den stand, som trafikens art og størrelse kræver. Det vurderes, at det er den enkelte vejbestyrelse (i kommunerne kommunalbestyrelsen), som er bedst til konkret at skønne over, hvilken standard der er behov for på den enkelte vejstrækning. Der bør således ikke i lovgivningen indføres mere specifikke krav til vejstandarden. I øvrigt er det ikke hensigten, at lovforslagene til udmøntningen af kommunalreformen skal indeholde lovændringer, som ikke er direkte affødt af kommunalreformen.

Høring i forbindelse med vejprojekter

Dansk Transport og Logistik ønsker, at det pålægges kommunerne også at inddrage vejbrugerorganisationer som høringspart, forinden der træffes beslutninger om veje og vejanlæg, jf. § 24, 28 og 29.

Dansk Vejforening finder det afgørende, at der sikres den bedst mulige koordinering mellem de forskellige vejbestyrelseres anlægsarbejder. Udtale- og høringsretten bør gå på alle forhold, der har væsentlig betydning for trafikafviklingen og trafiksikkerheden.

Lovforslaget indeholder en præcisering og skærpelse af de kommunale vejbestyrelseres pligt til at inddrage Vejdirektoratet, hvis et større arbejde på en kommunal vej kan få konsekvenser for trafikafviklingen på det overordnede vejnet.

Forslagene om yderligere skærpelse af høringspligten afvises, da forslagene vil indebære en væsentlig udvidelse af høringspligten for kommunerne i forbindelse med arbejder på kommunevejene. Høringspligtens omfang er fastsat ud fra en afvejning af behovet for at kunne afgive bemærkninger, set

i forhold til den arbejdsbyrde, der i den forbindelse pålægges kommunerne. Der er ikke i forbindelse med lovforslaget fundet grundlag for at udvide høringspligten til også at omfatte andre end vejbestyrelserne, som har ansvaret for vejene. I øvrigt er forslaget ikke en konsekvens af, at amterne nedlægges.

§ 24. Koordinering af anlægsarbejder

Dansk Industri har med tilfredshed noteret sig ændringen af § 24, da bestemmelsen giver mulighed for tværgående koordinering mellem vejbestyrelserne.

Holstebro Kommune opfordrer til, at det præciseres, at § 24 også omfatter arbejder på de kommunale rutenummererede veje.

Forslaget anses for overflødigt, da bestemmelsen omfatter alle arbejder på alle typer kommuneveje, også de rutenummererede veje.

Århus og Holstebro Kommuner anfører, at der mangler en præcisering af, hvad "større arbejder" er, og en stillingtagen til, hvem der vurderer, om et arbejde er større eller mindre. I øvrigt finder Holstebro Kommune det uklart, om der er en vejledende afstand fra "arbejdet" til statsveje og rutenummererede veje, eller om det gælder hele kommunevejens længde. Århus Kommune anfører, at høringsforpligtelsen bør præciseres til kun at omfatte projekter, der har en mere direkte forbindelse til statsvejnettet og indenfor en nærmere defineret afstand fra disse.

Den foreslåede bestemmelse skal sikre, at kommunerne inddrager Vejdirektoratet i forbindelse med arbejder af en vis størrelse på det kommunale vejnet, hvis gennemførelse kan få negative konsekvenser for trafikken og trafiksikkerheden på det tilstødende overordnede vejnet.

Den foreslåede bestemmelse svarer principielt til den gældende bestemmelse, idet det dog er præciseret, at høringen skal finde sted, inden beslutning om anlæg af en kommunevej mv. træffes, og at der skal være tale om arbejder, der får betydning for vejens kapacitet. Med hensyn til forståelsen af "større arbejder", fremgår det endvidere af bemærkningerne, at der skal være tale om arbejder, der væsentligt ændrer vejens kapacitet, således at det påvirker trafikafviklingen på det tilstødende overordnede vejnet. Det er ikke muligt at angive vejledende afstande, da dette afhænger af de konkrete forhold.

Holstebro Kommune anfører, at det bør præciseres hvilke tidsfrister Vejdirektoratet kan operere med som svar på et høringspligtigt projekt.

Forslaget afvises, Vejloven indeholder en række bestemmelser, hvorefter kommuner, amter og Vejdirektoratet gensidigt er forpligtet til at høre hin-

anden, bl.a. i forbindelse med arbejder på deres veje og planlægning af nye veje. Bestemmelserne skal ses i lyset af, at sådanne initiativer kan have konsekvenser for andre vejbestyrelses veje. Der er ikke i loven fastsat frister for vejbestyrelsernes behandling af høringer fra andre vejbestyrelser og der synes derfor ikke at være grundlag for at fastsætte en særlig frist alene for Vejdirektoratets behandling af høringer efter § 24.

§ 28. Høring af kommuner ved vejplanlægning

Amtsrådsforeningen mener, at regionerne bør høres i forbindelse med planlægning af nye kommunale vejanlæg.

Forslaget afvises, da regionerne ifølge aftalen om en strukturreform ikke skal have opgaver på vejområdet. Regionerne bliver således ikke vejbestyrelse, sådan som Vejdirektoratet og kommunerne. Der er således ikke det samme behov for at høre Regionerne, som der er for at høre andre vejbestyrelser.

§ 29. Høring af Vejdirektoratet ved vejplanlægning

KL foreslår, at bestemmelsen, der vedrører planlægning af nye kommunale vejanlæg, ændres således, at Vejdirektoratet ikke skal høres i sager, som vedrører rutenummererede veje, der i øvrigt ikke får betydning for statsveje.

Forslaget afvises, da planlægningen af kommunale vejanlæg, der har forbindelse med andre rutenummererede kommuneveje, vil kunne have betydning for Vejdirektoratets overordnede planlægning, som vejmyndighed på statsvejnettet.

§ 106. Ledninger i vej

Dansk Landbrug forudsætter, at bestemmelserne i vejlovens § 106 og privatvejslovens § 52 kun omfatter arbejder på ledninger i eller over veje udført af vedkommende vejmyndighed/ledningsejer, og at sådanne arbejder ikke berører private dræningsprojekter eller private lodsejere i øvrigt.

Det er ikke ved lovændringen tilsigtet at ændre bestemmelsernes gyldighedsområde. Bestemmelserne omfatter som hidtil ledninger i vejareal, herunder både private og offentlige ledninger.

Lov om private fællesveje (privatvejsloven)

Dansk Transport og Logistik ønsker, at der indføres et særligt ansvar for beskæring af træer og bevoksning, samt vedligeholdelse mv., så store køretøjer kan komme frem uden at blive beskadiget.

Forslaget afvises, da det ikke har sammenhæng med, at amterne nedlægges, men forslaget vil blive medtaget i overvejelserne om ændringer i vejlovgivningen, herunder privatvejsloven.

Lov om vintervedligeholdelse og renholdelse af veje

§ 19a. Bemyndigelsesbestemmelse vedrørende klager

Århus Kommune anfører, at Vejdirektoratet ikke bør tillægges nogen bemyndigelse til at afgøre sager, hvor der er uoverensstemmelse mellem en kommune og Vejdirektoratet som vejbestyrelse.

Trafik- og Energiministeriet forudsætter, at Århus Kommunes bemærkninger sigter på den situation, hvor kommunen er grundejer og Vejdirektoratet er vejbestyrelse. En kommune vil som grundejer som hidtil kunne klage over Vejdirektoratets afgørelser til Trafik- og Energiministeriet.

Forslag til yderligere lovændringer

Nordjyllands Amt foreslår, at loven sikrer en fortsat sammenhæng i udførelsen af de driftsopgaver, der hidtil er varetaget af amterne på både statsveje og amtsveje, f.eks. snerydning og glatførebekæmpelse. Dansk Transport og Logistik ønsker, at de enkelte kommuner pålægges et større ansvar for samarbejde, herunder et ansvar for fælles samarbejdsaftaler for de vejstrækninger, der forbinder to eller flere kommuner. I øvrigt ønsker Dansk Transport og Logistik, at den nuværende strategi for udførelse af vintertjeneste på det overordnede vejnet bliver en del af lovgrundlaget.

Vintertjenesten varetages i dag af amterne både på statens og amternes veje. Dette forhold er ikke reguleret i lovgivningen, men baseret på aftale med amterne. Der er ikke noget til hinder for, at vejbestyrelserne også efter udmøntningen af kommunalreformen søger at finde en hensigtsmæssig måde at håndtere vintertjenesten på.

Forslagene afvises, idet det ikke findes hensigtsmæssigt at indføre bestemmelser om samarbejdsaftaler og strategi vedrørende vintervedligeholdelse og renholdelse i lovgrundlaget.

Omklassificering af eksisterende veje

I en lang række høringsvar kommenteres den fordeling af det offentlige vejnet, der er præsenteret i det udsendte lovforslag.

Den fordeling, der fremgår af lovforslaget, er en udmøntning af de kriterier for fordeling af amtsvejnettet, der er opstillet i forligsteksten mellem regeringen og Dansk Folkeparti – ”Aftale om strukturreform” fra juni 2004.

Heraf fremgår, at:

- Hovedparten af de nuværende amtsveje skal overgå til kommunerne. Det gælder alle lokalt orienterede veje, herunder alle amtsveje med lokalpræg, dvs. veje med lav trafik og mange vejadgange.
- Det overordnede vejnet samles i staten. Som overordnede veje peges i aftaleteksten bl.a. på forbindelser til og fra de vigtigste transportknudepunkter, vejstrækninger af væsentlig betydning for erhvervslivet og internationale forbindelser.

Det bemærkes, at der i det udsendte lovforslag med udgangspunkt i disse kriterier er peget på en fordeling af amtsvejene med ca. 80 pct. til kommunerne og ca. 20 pct. til staten.

De indkomne høringssvar, for så vidt angår spørgsmålet om fordelingen af vejnettet, vedrører hovedsageligt ønsker om opklassificering af yderligere veje og/eller bygværker til staten. Svarene kan på den baggrund inddeles i følgende 6 kategorier:

1. Ønsker om opklassificering af kommuneveje
2. Ønsker om opklassificering af amtslige veje, der udgør parallelle ruter til veje, der i henhold til lovforslaget er fremtidige statsveje
3. Ønsker af særlig lokal eller regional karakter
4. Ønsker om opklassificering af amtslige indfaldsveje til større byer
5. Ønsker om statslig involvering i forbindelse med større bygværker
6. Øvrige ønsker

De i høringssvarene anførte betragtninger vedrørende fordelingen af vejnettet behandles i det følgende i forhold til disse underkategorier.

1. Ønsker om opklassificering af kommuneveje

I en række høringssvar fremsættes ønske om statslig overtagelse af nuværende kommuneveje. Det drejer sig om:

- Aalborg Kommune vedr. kommunevej 6985 (Tranholmvej fra Egensevej til Rørdalsvej og Rørdalsvej fra M 70 til Tranholmvej)
- Fuglebjerger Kommune, Næstved Kommune og Sjælland Syd vedr. ”Østre Ringvej” i den kommende Ny Næstved Kommune

- Københavns Kommune vedr. "veje, som efter kriterierne kan kategoriseres som statsveje" samt forbindelsen mellem Københavns Havn og det overordnede vejnet, herunder Motoringvejen, Øresundsbroen og Helsingør-Helsingborg
- Århus Kommune vedr. Åhavevej og Marselis Boulevard

Forslagene afvises. Udmøntningen af kommunalreformen på vejområdet indebærer, at de nuværende ca. 10.000 km. amtsveje og de opgaver, der knytter sig til varetagelsen heraf, fordeles mellem staten og kommunerne.

En omfordeling af nuværende kommuneveje indgår ikke i den politiske aftale, der er indgået mellem regeringen og Dansk Folkeparti, og er på den baggrund ikke indeholdt i regeringens lovforslag på vejområdet.

Københavns Kommune henviser i sit høringssvar til, at kommunen også er et "amt", hvorfor visse af kommunens veje efter kommunens opfattelse bør sidestilles med amtsveje.

Alle Københavns Kommunes veje er i vejlovsmæssig forstand kommuneveje.

Det bemærkes, at der i lovforslaget blandt de nye statsveje er medtaget en kommunevejstrækning på Bornholm. Det drejer sig om Rønne-Nexø, som amtet (nu regionskommunen) overtog fra staten i 1998. Dette er gjort som en særlig ordning ud fra regionalpolitiske hensyn.

Der vurderes ikke at gøre sig lignende særlige hensyn gældende i forhold til Københavns Kommune. I den forbindelse henvises i øvrigt til overvejelserne vedr. by- og indfaldsveje under pkt. 4 nedenfor.

2. Ønsker om opklassificering af amtslige veje, der udgør parallelle ruter til veje, der i henhold til lovforslaget er fremtidige statsveje

I en række høringssvar fremsættes ønske om opklassificering af amtsvejstrækninger, som i deres forløb eller funktion må opfattes som parallelle ruter til veje, der ifølge lovforslaget vil indgå i det kommende statsvejnet.

Til denne kategori regnes også forslag vedr. vejstrækninger, hvor de væsentligste trafikale og erhvervsmæssige interesser i et givet område sikres gennem inddragelse af andre ruter i området i det kommende statsvejnet.

Det drejer sig om:

- Fladså Kommune og Sjælland Syd vedr. Vordingborg Landevej (Rute 22 på delstrækningen mellem Vordingborg og Næstved)

- Sjælland Syd vedr. Rute 209, Præstø-Fakse-Karise-Køge
- Kommuneforeningen i Storstrøms Amt vedr. Rute 291 mellem Nørreballe og Nakskov
- Fredericia Kommune, Vejle Kommune og Børkop Kommune vedr. Rute 28 på delstrækningen mellem Vejle og Fredericia
- Egtved Kommune vedr. Rute 441 mellem Kolding og Bredsten
- Græsted-Gilleleje Kommune vedr. Rute 205 Helsingør-Helsing-Frederiksværk
- Hørsholm Kommune og Kommuneforeningen i Frederiksborg Amt vedr. Isterødvejen mellem Helsingørmotorvejen og Hillerød
- Hillerød Kommune vedr. amtsvej 527 fra Overdrevsvejen til kommunegrænsen
- Ejby Kommune og Fyns Amt vedr. tidligere hovedlandevej A1 samt forbindelsesveje til den fynske motorvej.
- Ringkøbing og Holmsland Kommuner vedr. delstrækningen Heager-Røgind på Rute 28.

Forslagene afvises. Som hovedregel er parallelle ruter ikke medtaget i regeringens forslag. Dette skyldes, jf. ovenfor, at staten forudsættes at drive det overordnede vejnet, mens mindre, lokale parallelle ruter forudsættes drevet af kommunerne.

Parallelle ruter på det kommende statsvejnet vurderes dog, jf. kriterierne i aftalen om kommunalreformen, at kunne være berettigede, hvis de trafikale ”markeder” for disse ruter er forskellige. Et eksempel på dette er Rute 13, Støvring-Viborg-Vejle, der forløber parallelt med Motorvej E45. Her er der tale om to forskellige trafikale markeder – ruterne opsamler trafik fra forskellige dele af landet – selv om start og slutpunktet for Rute 13 er sammenfaldende med motorvejen. Rute 13 er på den baggrund medtaget i regeringens lovforslag.

For så vidt angår Vordingborg Landevej bemærkes, at der i forbindelse med regeringens forslag er lagt vægt på, at trafikken fra Næstved til motorvejsnettet mod syd vil blive betjent via Rute 265, der opklassificeres fra Næstved frem til Motorvej E47/E55.

For så vidt angår delstrækningen af Rute 28 mellem Vejle og Fredericia bemærkes, at Motorvej E20 og E45 ligeledes forløber mellem de to byer.

De væsentligste erhvervsmæssige og trafikale interesser i korridoren forudsættes varetaget via motorvejssystemet.

Tilsvarende gælder for Rute 441 mellem Kolding og Bredsten. Staten har her i henhold til lovforslaget vejbestyrelsesansvaret for parallelle ruter i form af Motorvej E45 og Rute 28.

For så vidt angår Rute 205, Helsingør-Helsing-Frederiksværk, er der i forbindelse med udarbejdelsen af lovforslaget lagt vægt på, at forbindelsen mellem Helsingør og Frederiksværk er dækket af den statslige parallelforbindelse Rute 6, 19 og 16, der forbinder de to byer via Hillerød.

For så vidt angår Isterødvejen er det i forbindelse med regeringens forslag forudsat, at Hillerødmotorvejen dækker forbindelsen mellem Københavnsområdet og Hillerød.

Som nævnt ovenfor afvises forslagene.

3. Ønsker af særlig lokal eller regional karakter

I en række høringsvar foreslås opklassificering af veje, der forbinder områder, der geografisk er beliggende i en vis afstand i forhold til de lovforslagets statsveje. Det gælder bl.a. en række mindre eller mellemstore byer langs med kysterne. Det drejer sig om:

- Græsted-Gilleleje vedr. Rute 267 og 251 fra Hillerød til Gilleleje
- Kommuneforeningen i Frederiksborg Amt vedr. Rute 267 fra Hillerød mod Helsing, Rute 16 på delstrækningen Hundested-Frederiksværk og Rute 225 i Hundested
- Sorø Kommune vedr. Rute 157 på strækningen fra Stignæs til Vestmotorvejen (via Sorø)
- Lemvig og Thyborøn-Harboøre Kommuner vedr. en forbindelse fra Holstebro via Lemvig til Thyborøn
- Ryslinge Kommune vedr. strækningen mellem Gislev og Ringe
- Sjælland Syd vedr. delstrækningen Vordingborg-Stege på Rute 59, Fakse-Rønnede på Rute 154 og Stege-Bårse på Rute 265
- Nordjyllands Amt vedr. Åbyen-Tværsted-Ålbæk på Rute 597, Aalborg-Nibe-Løgstør på rute 187 og 567, Haverslev-Års på Rute 535, Egense-Aalborg på Rute 595 og Hals-Aalborg på Rute 583

- Kommuneforeningen i Frederiksborg Amt og Bycirklen vedr. Rute 16 på delstrækningen mellem Frederiksværk og Hundested
- Gjern Kommune vedr. delstrækningen Silkeborg-Allingåbro på Rute 46.
- Ringkøbing og Holmsland Kommuner vedr. strækningen Ringkøbing-Søndervig på Rute 15.
- Rødekro Kommune vedr. Rødekro-Gabøl på Rute 24 og Bov-Toftlund-Spadet på Rute 175/179.
- Ribe Amt og Ribe Kommune vedr. Ribe-Toftlund-Klipleve på Rute 175/179.
- Fyns Amt vedr. Assens-Odense (Rute 168) og Assens Nr. Åby (Rute 313)

På baggrund af de indkomne bemærkninger er lovforslaget ændret. Det er besluttet, at Rute 59 mellem E55 og Stege opklassificeres til statsvej. Der er i den forbindelse lagt vægt på, at strækningen udgør en vigtig landsdelsforbindelse mellem Møn og det øvrige land. Der er samtidig lagt vægt på, at ruten udgør hovedtrafikforbindelsen for virksomhederne på Møn til det øvrige land og derfor har stor betydning for øens erhvervsliv. På strækningen ligger blandt andet Dronning Alexandrines Bro. Med overtagelsen af strækningen overtager staten samtidig ansvaret for broens drift og vedligeholdelse, herunder finansiering af en kommende reovering af broen.

De øvrige forslag afvises. For disse – og en række andre lignende strækninger – gælder, at de er udeladt fra lovforslaget ud fra et hensyn til at fastholde forudsætningen om, at statsvejnettet kun skal omfatte de mest overordnede veje samt – i en række tilfælde – for at fastholde kriteriet om, at statsvejene skal udgøre et sammenhængende net, dvs. uden ”blinde” forbindelser.

4. Ønsker om opklassificering af amtslige indfaldsveje til større byer

I en række høringssvar fremsættes ønske om opklassificering af amtslige indfaldsveje til større byer til statsveje, således at statens ansvar kommer til at strække sig længere ind i bysamfundene. Det drejer sig om:

- Aalborg Kommune vedr. Landevej 703 og 710 som forbinder Motorvej E45 til Aalborg Syd
- Aalborg Kommune og Nordjyllands Amt vedr. landevej 548 (inderste del af Rute 55), som udgør forbindelsen frem til lufthavnen

- Århus Kommune vedr. Silkeborgvej på rute 15, Viborgvej på rute 26 mellem Ring 2 og Motorvej E45 samt Ring 2
- Foreningen af kommuner i Københavns Amt vedr. ”de væsentligste amtsveje i Hovedstadsområdet”
- Københavns Amt vedr. de fleste amtsveje i Københavns Amt, herunder Ring 3, Roskildevej på rute 156 og Frederikssundsvej på rute 211 øst for Ring 4.
- Erhvervsknudepunkt Vestegnen og Høje Taastrup Kommune vedr. de overordnede amtsveje i hovedstadsområdet, for eksempel Ring 3, Roskildevej på rute 156 og Avedøre Havnevej

Forslagene afvises. Det bemærkes i den forbindelse, at et af kriterierne bag aftalen er, at kommunerne skal varetage veje med en lokal trafikalfunktion. Hertil hører strækninger, hvortil der knytter sig problemstillinger, der kræver kendskab til de lokale forhold samt et grundlag for at foretage afvejninger af lokale hensyn.

Dette må antages at være tilfældet for en lang række af de nævnte indfaldsveje, og det er derfor prioriteret at give kommunerne mulighed for at foretage en samlet kommunal planlægning, herunder i forhold til vejrelaterede spørgsmål.

Til staten er derimod overdraget hovedforbindelserne *mellem* de store bysamfund og øvrige trafikknudepunkter, hvor hensynet til at sikre en effektiv trafikafvikling i mindre omfang skal afvejes mod hensyn, der knytter sig til lokalsamfund og bymæssig planlægning.

- Bornholms Regionskommune bemærker, at hele rute 38 forventes opklassificeret til statsvej.

Forslaget afvises. Som angivet i lovforslagets § 6, stk. 4, opklassificeres kommunevej nr. 170, Rønne – Åkirkeby og kommunevej nr. 171, Åkirkeby – Nexø, som hovedlandeveje. Staten overtager herved ansvaret for en vejforbindelse mellem Rønne og Nexø.

5. Ønsker om statslig involvering i forbindelse med større bygværker

Storstrøms Amt og Saksøbing Kommune ønsker, at staten overtager driften af Guldborgbroen.

Det bemærkes, at broen er beliggende på Rute 153, som ikke i regeringens forslag er forudsat overført til staten.

Det bemærkes samtidig, at der knytter sig betydelige driftsudgifter til Guldborgbroen. Dette vurderes ikke at skyldes, at broen er teknisk kompliceret, men snarere, at der er tale om en klapbro, som kræver mandskab til at styre oplukninger.

På den baggrund er det umiddelbart vurderingen, at der er tale om et bygværk, som vil kunne drives forsvarligt af en kommende storkommune. På denne baggrund afvises forslaget.

Det bemærkes yderligere, at der, som det fremgår ovenfor under punkt 3, af Sjælland Syd er afgivet høringsvar med ønske om statslig overtagelse af Rute 59, Vordingborg-Stege. I den forbindelse er der bl.a. henvist til bygværket Dronning Alexandrines Bro. Der henvises til punkt 3, hvoraf det fremgår, at staten overtager rute 59 mellem E55 og Stege, herunder Dronning Alexandrines Bro.

6. Øvrige ønsker om opklassificering af amtslige veje

Ud over de ovennævnte ønsker er fremsat en række øvrige ønsker om opklassificering af amtsveje:

- Ribe Amt, Esbjerg Kommune, Varde Kommune og Ny Varde Kommune vedr. Rute 12 på strækningen mellem Esbjerg og Varde
- Bov Kommune vedr. Rute 8, Tinglev-Kruså-Sønderborg samt vej nummer 305 mellem Kruså og E45
- Tørring-Uldum Kommune samt Hedensted Kommune vedr. den planlagte Rute 30 fra Horsens til Billund
- Give kommune vedr. Rute 176 Hampen-Give-Billund
- Erhvervsknudepunkt Vestegnen og Høje Taastrup Kommune vedr. Ring 5 (Tværvej)

Det i lovforslaget opstillede forslag til nyt statsvejnet er udtryk for en helhedsvurdering af hver enkelt strækning i forhold til de opstillede kriterier for fordeling af det amtslige vejnet mellem stat og kommuner.

For så vidt angår Rute 12 på strækningen mellem Varde og Esbjerg bemærkes, at Rute 12 i lovforslaget er medtaget som statsvej på strækningen fra Viborg til Varde. Dette er valgt med henblik på at skabe en forbindelse mellem det midt- og vestjyske opland frem til Rute 11 og herfra videre mod syd. Det bemærkes i den forbindelse, at der mellem Varde og Esbjerg er mulighed for at benytte motorvejsindføringen via Rute 11 og Motorvej E20. På den baggrund *afvises forslaget*.

For så vidt angår Rute 8 Tinglev-Kruså-Sønderborg bemærkes, at forbindelsen fra landegrænsen er dækket af Motorvejsgrænseovergangen. Forbindelsen fra Kruså via Rute 8 vurderes – trods relativ høje trafiktal – at have mere lokal karakter. På den baggrund *afvises forslaget*.

For så vidt angår den planlagte Rute 30 fra Horsens til Billund bemærkes, at en delstrækning fra Uldum mod Horsens er under anlæg. Der er i forbindelse med det foreliggende lovforslag taget udgangspunkt i det eksisterende vejnet. På den baggrund *afvises forslaget*. Forbindelsen fra Horsens mod Billund er forudsat at gå via Motorvej E45 og Rute 28. Spørgsmålet om vejbestyrelsesansvaret for kommende vejstrækninger skal ses i lyset af såvel det igangværende anlægsarbejde mellem Uldum og Horsens og Vejle Amts planer og indledende anlægsarbejder for en vejforbindelse sydøst om Give.

For så vidt angår Rute 176 mellem Billund og Gl. Hampen bemærkes, at det i lovforslaget er forudsat, at Billund, herunder lufthavnen vejbetjenes via Rute 28 med forbindelse til Motorvej E45 i øst og Rute 30 i vest. På den baggrund *afvises forslaget*.

For så vidt angår Ring 5 (Tværvej) bemærkes, at denne i dag udgøres af en relativ kort forbindelsesvej mellem Holbækmotorvejen og Høje Taastrup Transport og Erhvervscenter. Denne kortere adgangsvej er i lovforslaget ikke medtaget som kommende statsvej. Dette skal ses i lyset af, at det overordnede statsvejnet ligger i umiddelbar tilknytning hertil og på denne måde vil sikre en god forbindelse til og fra erhvervscentret. På den baggrund *afvises forslaget*.

Personale

Akademikernes Centralorganisation forudsætter, at omflytningen af personalet følger de generelle procedureforhold.

Medarbejdere, som overflyttes i henhold til denne lov, vil være omfattet af personalebestemmelserne i lov om visse proceduremæssige spørgsmål i forbindelse med kommunalreformen. Der vil derfor ikke være behov for at medtage selvstændige personalebestemmelser i denne lov.

Økonomi

Dansk Byggeri mener, at reduktionen i antallet af vejbestyrelser vil medføre stordriftsfordele.

Rådet for Større Færdselssikkerhed anfører, at det ikke er realistisk at forestille sig, at lovforslaget ikke vil få negative økonomiske konsekvenser især for kommunerne. Rådet ønsker derfor, at der tilføres kommunerne øgede ressourcer til trafiksikkerhedsarbejdet, f.eks. via en pulje.

Ny Varde Kommune (Blåbjerg Kommune, Blåvandshuk Kommune, Helle Kommune, Varde Kommune og Ølgod Kommune) ønsker, at den økonomiske kompensation i forbindelse med overdragelse af amtsvejene, opgøres på baggrund af faktiske sporlængder.

Dansk Vejforening mener, at der bør tages hensyn til vejkapitalens størrelse i forbindelse med fordelingen af amternes udgifter mellem staten og kommunerne.

Dansk Vejforening mener, at overgangen til en ny struktur er en oplagt mulighed for at værdiansætte alle de kommunale anlægsaktiver – herunder vejene.

Funktionærernes og Tjenestemændenes Fællesråd finder det utilfredsstillende, at det lovforslag, som er sendt i høring ikke indeholder en opgørelse over lovforslagets økonomiske og administrative konsekvenser for det offentlige.

Hillerød Kommune forudsætter, at der med de amtsveje, som kommunen skal overtage følger tilsvarende økonomiske midler til drift og vedligeholdelse, samt at vejene er i en god vedligeholdelsesstand på overtagelsestidspunktet.

Hørsholm Kommune ønsker flere ressourcer tilført til vejområdet, end der lægges op til i regeringens forslag, hvor der tages udgangspunkt i amternes hidtidige forbrug.

Skive Kommune m.fl. udtrykker ønske om, at der sker en registrering af de nuværende amtsveje, således at det kan sikres, at de amtslige midler, der er afsat til vejene overføres til henholdsvis staten og kommunerne.

Sønderborg Kommune m.fl. ønsker, at staten overtager Sønderjyllands Amts forpligtelser med hensyn til betaling for Fynshav Fægehavn og halvdelen af udgiften til vedligeholdelse af Chr. X's bro i Sønderborg.

Bemærkninger:

Drøftelserne mellem staten og de kommunale parter af forslaget økonomiske konsekvenser er endnu ikke afsluttet.

Af lovforslagets bemærkninger fremgår af afsnittet om økonomiske og administrative konsekvenser for det offentlige de principper, som regeringen har foreslået lagt til grund for fordelingen af amternes drifts- og anlægsmidler. Endvidere er foretaget en beregning af kompensationen til henholdsvis staten og kommunerne.

Udgangspunktet for DUT-forhandlingerne har været, at der skal findes en model, hvor fordelingen af midlerne afspejler de faktiske udgiftsdrivende faktorer på det vejnet, der overdrages til henholdsvis staten og kommunerne.

Reformen forudsættes at være udgiftsneutral. Kompensationen til kommunerne under et og staten forudsættes således at svare til udgifterne til vejområdet i amterne.

Yderligere forslag til ændringer i vejlovgivningen

Trafiksikkerhed

Foreningen af Offentlige Ansatte er bekymrede for trafiksikkerheden på de amtsveje, der overgår til kommunerne.

Amtsrådsforeningen bemærker, at lovforslaget ikke forholder sig til trafiksikkerhed, der efter Amtsrådsforeningens vurdering bør integreres langt bedre og mere klart som et parameter i vejbestyrelsernes arbejde, da trafiksikkerhed udgør en del af vejbestyrelsesopgaven. Amtsrådsforeningen anfører, at denne opgave forudsætter kendskab til lokale forhold, samt at trafiksikkerhedsarbejdet har været båret af de regionale aktører.

Rådet for Større Færdselssikkerhed opfordrer til, at det i bemærkningerne til loven understreges, at det forventes, at kommunerne også i fremtiden arbejder systematisk med trafiksikkerhed gennem oprettelse af lokale trafiksikkerhedsråd og udarbejdelse af handlingsplaner for trafiksikkerhed.

Nordjyllands Amt påpeger, at trafiksikkerheden er en opgave, som ikke er specielt lovhjemlet, og anbefaler, at det afklares i lovforslaget, hvem der skal løfte amternes indsats fremover.

Bemærkninger:

Trafiksikkerhedsarbejdet er i dag fordelt mellem de tre vejbestyrelsesniveauer og en række andre aktører, idet den enkelte vejbestyrelse har ansvaret for eget vejnet. Udgangspunktet for kommunalreformen er, at den overordnede arbejdsdeling i vejsektoren fastholdes.

På statsligt niveau arbejdes der endvidere på en række områder med at fremme trafiksikkerheden tværgående, bl.a. gennem metodeudvikling, koordinering mv. Dette arbejde, der i dag udføres i samarbejde med amter og kommuner, vil blive videreført og tilpasset den nye struktur med to led i vejforvaltningen. Her forventes også Vejdirektoratets lokalkontorer at kunne bidrage fagligt.

Reformen forventes at føre til en styrkelse af grundlaget for statens varetægtelse af disse opgaver, bl.a. fordi overdragelsen af de mest overordnede veje til staten vil føre til en koncentration af kompetencerne og give et kompetenceløft på statsligt niveau. Dette vil få betydning for trafikssikkerhedsarbejdet, herunder på de veje, der overføres til staten.

For så vidt angår den primærkommunale indsats bemærkes, at kommunerne allerede i dag yder en stor indsats på trafikssikkerhedsområdet. Endvidere forventes samlingen af kompetencerne i de kommunale forvaltninger på færre enheder at betyde en styrkelse af fagligheden i de kommunale vejforvaltninger.

Styrkelsen af fagligheden i de kommunale vejforvaltninger vil alt andet lige kunne betyde et løft til det lokale trafikssikkerhedsarbejde samlet betraget. Regeringen har således positive forventninger til kommunernes evner til at løfte opgaven.

Der er under Justitsministeriet nedsat en arbejdsgruppe, med henblik på drøftelse af, hvordan amternes trafikssikkerhedsarbejde på kampagne- og informationsområdet kan videreføres i en ny forvaltningsstruktur.

Vejdirektoratets vejsektorrolle

Rådet for Større Færdselssikkerhed opfordrer til, at Vejdirektoratets vejsektorrolle styrkes, så Vejdirektoratet kan understøtte kommunernes arbejde med bl.a. rådgivning, vejledninger, registreringssystemer mv.

Dansk Vejforening foreslår, at kommunerne forpligtes til at indgå i en landsdækkende vejsektorfunktion med kompetence til at sikre, at kommunerne koordinerer og samarbejder om deres indsats, så det sikres, at brugere ikke oplever væsentlige forskelle fra kommune til kommune. Dansk Vejforening ønsker, at der sikres større vidensdeling, samt gennemskuelighed og sammenlignelighed på dataområdet.

Bindende regler om samarbejde mellem kommunerne indbyrdes og mellem kommunerne og Vejdirektoratet i videre omfang end i dag, vurderes ikke at være et egnet middel til at sikre ensartethed på vejnettet. I det omfang der findes at være behov for at brugerne oplever ensartethed på vejnettet, som f.eks. med hensyn til vejafmærkning, kan trafik- og energiministeren allerede i dag fastsætte regler herom.

Vejdirektoratet udøver allerede i dag en vejsektorfunktion. Vejsektorfunktionen udvikles løbende i dialog med de kommunale vejbestyrelser. Denne udvikling vil blive fortsat både frem mod og efter kommunalreformens ikrafttræden. Trafik- og Energiministeriet finder ikke umiddelbart, at der er behov for lovgivningsmæssige initiativer på dette felt.

Cykelruter

Nordjyllands Amt anbefaler, at loven afklarer, hvilken myndighed, der fremover skal varetage nettet af nationale og regionale, rekreative cykelruter.

Forslaget afvises. Spørgsmålet er ikke specifikt reguleret i vejlovgivningen i dag. Trafik- og Energiministeriet finder ikke, at kommunalreformen giver grundlag for at indføre specifikke regler herom i vejlovgivningen.

Nye kommunegrænser

Løkken-Vrå Kommune har foreslået, at den fremtidige kommunegrænse langs landevej 620 (km 30.508 – km 30.824) flyttes fra østsiden til vestsiden af vejen.

Trafik- og Energiministeriet har videresendt forslaget til Indenrigs- og Sundhedsministeriet, under hvis ressort de nye kommunegrænser hører.