



Transport- og Energiministeriet
Udkast
Oktober 2007

Forslag

til

Lov om omklassificeringer af visse veje i forlængelse af kommunalreformen

§ 1. Følgende veje, som staten har overtaget fra amterne i forbindelse med kommunalreformen, klassificeres som hovedlandeveje:

- 1) Motorvejen Skejby-Skødstrup (del af hovedlandevej 72, Søften-Løgten (Djurslandmotorvejen)).
- 2) Diagonalvejen syd om Give (ny hovedlandevej 340).
- 3) Motorvejen Kliplev-Sønderborg (ny hovedlandevej 51).
- 4) Sunds Omfartsvej (del af hovedlandevej 429).
- 5) Motortrafikvej Bredsten-Vandel (del af hovedlandevej 363).
- 6) Slagelse Omfartsvej (ny hovedlandevej 127).
- 7) Gørløse Omfartsvej (del af hovedlandevej 141).
- 8) Diagonalvejen Uldum-E45 (del af hovedlandevej 338).

§ 2. Transport- og energiministeren bemyndiges til at nedklassificere følgende vejstrækninger fra hovedlandeveje til kommuneveje:

- 1) Hovedlandevej 401, Århus-Grenaa, mellem hovedlandevej 72, Søften-Løgten (Djurslandmotorvejen), og hovedlandevej 405, Ringvejen Vejlbjby-Viby.



2) Hovedlandevej 405, Ringvejen Vejlbj-Viby, mellem hovedlandevej 401, Århus-Grenaa, og hovedlandevej 431, Århus-Søften.

3) Hovedlandevej 431, Århus-Søften, mellem hovedlandevej 405, Ringvejen Vejlbj-Viby, og Motorvejen Skejby-Skødstrup.

4) Hovedlandevej 337, Korskro-Grindsted-Give, mellem hovedlandevej 363, Vejle-Grindsted, og hovedlandevej 344, Vejle-Herning.

5) Hovedlandevej 319, Sønderborg-Bovrup-Røllum.

6) Hovedlandevej 429, Sunds-Hagebro, mellem hovedlandevej 439, Viborg-Herning, og tilslutning af Sunds Omfartsvej (ny hovedlandevej 429).

7) Hovedlandevej 363, Vejle-Grindsted, på strækningen, der afløses af motortrafikvejen Bredsten-Vandel (ny hovedlandevej 363).

8) Hovedlandevej 125, Slagelse-Kalundborg, mellem kommunevej 3335010, Løvegade, og tilslutning af Slagelse Omfartsvej (ny hovedlandevej 127).

9) Hovedlandevej 126, Næstved-Slagelse, mellem kommunevej 3335010, Løvegade, og tilslutning af Slagelse Omfartsvej (ny hovedlandevej 127).

10) Hovedlandevej 141, Hillerød-Frederikssund, på strækningen, der afløses af Gørløse Omfartsvej (ny hovedlandevej 141).

11) Hovedlandevej 370, Herning-Varde, mellem hovedlandevej 68, Herning S-Snejbjerg Motorvejen, og kommunevej 344, Messevejen.

12) Hovedlandevej 439, Viborg-Herning, mellem kommunevej 6579079, Vesterholmvej, og hovedlandevej 64, Midtjyske Motorvej.

§ 3. Transport- og energiministeren bemyndiges til at optage følgende kommuneveje som hovedlandeveje:

1) Kommunevej 600514, Billund-Give, mellem hovedlandevej 363, Vejle-Grindsted, og kommunevej 600512, Bredsten-Filskov.

2) Kommunevej 600338, Give-Horsens, mellem hovedlandevej 348, Vejle-Viborg, og kommunevej 600533, Sindbjerg-Uldum.



3) Kommunevej 500316, Kruså-Sønderborg, mellem Motorvejen Sønderborg-Klipleve og hovedlandevej 316, Sønderborg-Fynshav.

§ 4. Loven træder i kraft dagen efter bekendtgørelsen i Lovtidende.



Bemærkninger til lovforslaget

Almindelige bemærkninger

1. Lovforslagets hovedindhold og baggrund

1.1 Hovedindhold

Lovforslaget er en opfølgning på kommunalreformen, der på vejområdet har medført, at amternes hidtidige veje er blevet fordelt mellem staten og kommunerne. Med lovforslaget præciseres statens myndighedsansvar for en række nye veje, der er planlagt og påbegyndt i amtligt regi, og som staten har overtaget fra amterne i forbindelse med kommunalreformen. Samtidig foreslås en bemyndigelse til transport- og energiministeren til at nedklassificere en række statslige veje (hovedlandeveje) til kommuneveje i forbindelse med færdiggørelsen af de nye veje, som staten har overtaget fra amterne, samt åbningen af visse andre nye statsveje. Endelig foreslås en bemyndigelse til transport- og energiministeren til at optage nogle kommuneveje, der fremover vil indgå i det overordnede vejnet, som statsveje. Lovforslaget vedrører alene spørgsmålet om myndighedsansvaret for veje under anlæg, hvortil der allerede er givet anlægsbevilling på finansloven samt ændringer i myndighedsansvaret for nogle eksisterende veje. Lovforslaget vedrører således ikke spørgsmålet om indhold og tilrettelæggelse af statens vejanlæg.

1.2 Baggrund

Ved lov nr. 583 af 24. juni 2005, der udmønter kommunalreformen i vej- og ekspropriationslovgivningen, er amternes veje blevet fordelt mellem staten og kommunerne. Af lovens systematik følger, at veje, der er angivet i lovens bilag, med virkning fra 1. januar 2007 er overgået til staten med status som hovedlandeveje, mens øvrige amtsveje er overgået til kommunerne med status som kommuneveje. Loven tager ikke stilling til spørgsmålet om myndighedsansvaret for nye overordnede veje, der er færdiggjort i amtligt regi efter lovens vedtagelse eller nye overordnede veje, som er påbegyndt i amtligt regi inden amternes nedlæggelse, og som færdiggøres af staten. Loven tager derfor heller ikke stilling til spørgsmålet om de nye vejes konsekvenser i forhold til myndighedsansvaret for de eksisterende statsveje, som de nye veje efter deres funktion afløser.

Med lovforslagets § 1 præciseres myndighedsansvaret for de nye overordnede veje under anlæg, som staten har overtaget fra amterne. Det forudsættes i overensstemmelse med sædvanlig praksis, at der i forbindelse med ibrugtagningen af de nye veje sker en nedklassificering af de eksisterende statsveje (hovedlandeveje), der afløses af nye statsveje, til kommuneveje. Efter bestemmelsen i lov om offentlige veje § 14, stk. 1, 2. pkt., skal nedlæggelse af offentlige veje som hovedlandeveje, herunder nedklassificering af de pågældende veje til kommuneveje, ske ved lov. Der foreslås på den baggrund med lovforslagets § 2 en bemyndigelse til transport- og energiministeren til at nedklassificere en række nærmere angivne hovedlandeveje til kommuneveje. Med lovforslagets § 3 foreslås tilsvarende en bemyndigelse til transport- og energiministeren til at optage



nogle nærmere angivne kommuneveje, som fremover vil indgå i det overordnede vejnet, som hovedlandeveje. De ændrede klassificeringer, jf. lovforslagets § 2 og § 3, forudsættes, hvor ikke andet er anført vedrørende de enkelte strækninger, at ske samtidig med eller i umiddelbar tilknytning til åbningen af de nye hovedlandeveje, som giver anledning til ændringerne.

2. Trafikale konsekvenser

Lovforslaget vedrører alene myndighedsansvaret for veje, der allerede er besluttet anlagt samt ændringer i myndighedsansvaret for eksisterende veje. Da trafikens brug af vejene ikke påvirkes af, hvilken myndighed der har det administrative ansvar for vejene, har lovforslaget i sig selv ingen trafikale konsekvenser.

3. Miljømæssige konsekvenser

Lovforslaget har ingen miljømæssige konsekvenser.

4. Økonomiske og administrative konsekvenser for det offentlige

I forbindelse med kommunalreformen er der sket en fordeling af amternes drifts- og anlægsmidler til veje mellem henholdsvis staten og kommunerne baseret på amternes hidtidige udgifter til området. Midlerne er ikke knyttet til bestemte vejprojekter. Anlægsudgifterne til de vejprojekter, der er omfattet af lovforslagets § 1, og som det efter kommunalreformen er statens opgave at færdiggøre, er optaget på finanslov 2007. Lovforslaget indebærer således ingen nye anlægsforpligtelser med deraf følgende anlægsudgifter for staten.

Lovforslagets § 2 indebærer, at driftsudgifter, der knytter sig til de eksisterende vejstrækninger, som nedklassificeres fra hovedlandeveje til kommuneveje, overgår fra staten til den kommune, der overtager den pågældende vejstrækning. Tilsvarende indebærer lovforslagets § 3, at driftsudgifter, der knytter sig til vejstrækninger, som opklassificeres fra kommuneveje til hovedlandeveje, overgår fra vedkommende kommune til staten. Den ændrede udgiftsfordeling mellem staten og kommunerne, der følger af lovforslagets § 2 og § 3, skal ses i sammenhæng med statens anlæg af de nye veje, som er nævnt i lovforslagets § 1. Efter praksis ydes der ikke økonomisk kompensation fra staten til kommunerne eller omvendt, når enkeltstående veje overgår til anden vejbestyrelse i forbindelse med nyanlæg af statslige veje. Lovforslaget forudsættes på denne baggrund ikke at give anledning til kompensation mellem staten og kommunerne i henhold til det udvidede totalbalanceprincip (DUT). Der kan dog mellem Vejdirektoratet og vedkommende kommune træffes aftale om kompensation for udførelse af konkrete drifts- og vedligeholdelsesarbejder til udbedring af mangler m.m. på de veje, der overgår til anden vejbestyrelse.



5. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet

Lovforslaget har ingen økonomiske eller administrative konsekvenser for erhvervslivet.

6. Administrative konsekvenser for borgerne

Lovforslaget har ingen administrative konsekvenser for borgerne.

7. Forholdet til EU-retten

Lovforslaget indeholder ikke EU-retlige aspekter.

8. Høring over lovforslaget

Lovforslaget har været i høring hos Kommunernes Landsforening, Århus Kommune, Vejle Kommune, Billund Kommune, Hedensted Kommune, Sønderborg Kommune, Aabenraa Kommune, Herning Kommune, Slagelse Kommune og Hillerød Kommune. Høringssvarene vil blive fremsendt til Folketingets Trafikudvalg ledsaget af de kommentarer, som udtalelserne måtte give anledning til.

Samlet vurdering af lovforslagets konsekvenser

| | Positive Konsekvenser/mindreudgifter | Negative konsekvenser/merudgifter |
|--|--|--|
| Økonomiske konsekvenser for stat og kommuner | Lovforslaget er udgiftsneutralt for det offentlige under ét, men indebærer en omfordeling af driftsudgifter til veje omfattet af forslagens § 2 og § 3 mellem staten og kommunerne. Omfordelingen giver ikke anledning til overførsel af midler mellem staten og kommunerne. | Der kan for de enkelte kommuner blive tale om merudgifter til vedligeholdelse af tilførte veje, som dog modsvares af, at en del af trafikken på det kommunale vejnet overflyttes til de nye statsveje, jf. lovforslagets § 1, med deraf følgende mindreudgifter til øvrige kommunale veje. |
| Administrative konsekvenser for stat og kommuner | Omfordelingen af de af lovforslaget omfattede veje mellem staten og kommunerne er samlet set neutral i administrativ henseende, men indebærer en tilsvarende omfordeling af det administrative ansvar for vejene mellem de to niveauer. | Omfordelingen af veje kan give anledning til begrænset meradministration for kommuner, der tilføres veje. |
| Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet | Ingen | Ingen |
| Administrative konsekvenser for erhvervslivet | Ingen | Ingen |
| Miljømæssige konsekvenser | Ingen | Ingen |
| Administrative konsekvenser for borgerne | Ingen | Ingen |
| Forholdet til EU-retten | Lovforslaget indeholder ikke EU-retlige aspekter | |



Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser

Til § 1

Med klassificeringen af de i bestemmelsen nævnte veje som hovedlandeveje, præciseres i forhold til lov om offentlige veje statens myndighedsansvar for de pågældende veje, som er planlagt og påbegyndt i amtsligt regi, og som staten har overtaget fra amterne i forbindelse med kommunalreformen. Der er tale om nye veje. Diagonalvejen Uldum-E45 er allerede åbnet for trafik. Vejene, der er vist på bilagene 1-6, er overtaget fra følgende amter:

1. Motorvejen Skejby-Skødstrup (Djurslandmotorvejen): Århus Amt
2. Diagonalvejen syd om Give: Vejle Amt
3. Motorvejen Kliplev-Sønderborg: Sønderjyllands Amt
4. Sunds Omfartsvej: Ringkjøbing Amt
5. Motortrafikvej Bredsten-Vandel: Vejle Amt
6. Slagelse Omfartsvej: Vestsjællands Amt
7. Gørløse Omfartsvej: Frederiksborg Amt
8. Diagonalvejen Uldum-E45: Vejle Amt

Der er på finansloven for 2007 (konto 28.21.20. Anlæg af hovedlandeveje m.v.) givet Vejdirektoratet bevilling til at færdiggøre vejene. Statens anlægsudgift og forventet åbningsår for de enkelte projekter fremgår af oversigten over Vejdirektoratets anlægsarbejder i anmærkningerne til kontoen.

Vejdirektoratet har i henhold til aftalen om trafik for 2007 foretaget en konsolidering af beslutningsgrundlaget for projekterne Sunds Omfartsvej, Motortrafikvejen Bredsten-Vandel, Slagelse omfartsvej samt Gørløse omfartsvej, der endnu ikke er igangsat i marken. Som oplyst til Finansudvalget og Trafikudvalget i halvårsrapporteringen om anlægsprojekter på Transport- og Energiministeriets område, 1. halvår 2007, har Vejdirektoratet på baggrund af denne konsolidering vurderet, at de fire projekter har et betydeligt merbevillingsbehov. Der er nu igangsat en ekstern kvalitetssikring af beslutningsgrundlaget for de fire projekter. Når denne kvalitetssikring er afsluttet, vil processen for gennemførelsen af projekterne blive drøftet mellem partierne.

Diagonalvejen Uldum-E45 er anlagt af Vejle Amt og åbnet for trafik i efteråret 2005. Da vejen ikke eksisterede på tidspunktet for vedtagelsen af loven, der udmønter kommunalreformen i vej- og ekspropriationslovgivningen, er ejerskabet til vejen ikke reguleret i selve loven. Af delingsaftalen vedrørende Vejle Amtskommune følger, at ejerskabet til vejen den 1. januar 2007 er overgået til staten.



Til § 2

Til nr. 1-3

Nedklassificeringen af de nævnte veje fra hovedlandeveje til kommuneveje er en følge af anlægget af Djurslandmotorvejen, jf. lovforslagets § 1 nr. 1, der vil udgøre den fremtidige overordnede vejforbindelse mellem E45 og Djursland nord om Århus. Ved nedklassificeringen overgår vejene til Århus Kommune. Der henvises til Bilag 1.

Til nr. 4

Nedklassificeringen af delstrækningen af hovedlandevej 337 (rute 30) mellem hovedlandevej 363 ved Grindsted og hovedlandevej 344 ved Give er en følge af anlægget af Diagonalvejen syd om Give, jf. lovforslagets § 1, nr. 2. Ved åbningen af Diagonalvejen syd om Give omlægges rute 30, der udgør den overordnede vejforbindelse mellem Esbjerg og Horsens, således at den fra Grindsted følger hovedlandevej 363 til Billund og herfra videre ad kommunevej 600514 Billund-Give og Diagonalvejen syd om Give. Trafikken på den nuværende hovedlandevej mellem Grindsted og Give vil hermed blive reduceret væsentligt, og vejen foreslås derfor nedklassificeret til kommunevej. Ved nedklassificeringen overgår den del af vejen, der er beliggende i Billund Kommune, til denne kommune, mens den del af vejen, der er beliggende i Vejle Kommune, overgår til denne kommune. Samtidig foreslås kommunevej 600514 Billund-Give mellem hovedlandevej 363 og kommunevej 600512 Bredsten-Filskov, der er beliggende i Vejle Kommune, opklassificeret til hovedlandevej, jf. lovforslagets § 3, nr. 1. Der henvises til Bilag 2.

Til nr. 5

Nedklassificeringen af hovedlandevej 319, Sønderborg-Røllum er en følge af anlægget af Motorvejen Kliplev-Sønderborg, jf. lovforslagets § 1, nr. 3. Ved nedklassificeringen overgår den del af vejen, der er beliggende i Aabenraa Kommune, til denne kommune, mens den del af vejen, der er beliggende i Sønderborg Kommune, overgår til denne kommune. Der henvises til Bilag 3.

Til nr. 6

Nedklassificeringen af hovedlandevej 429, Sunds-Hagebro mellem hovedlandevej 439 og tilslutningen af Sunds Omfartsvej er en følge af anlægget af sidstnævnte, jf. lovforslagets § 1, nr. 4. Ved nedklassificeringen overgår vejen til Herning Kommune. Der henvises til Bilag 4.

Til nr. 7

Nedklassificeringen af hovedlandevej 363, Vejle-Grindsted på strækningen, der afløses af motortrafikvejen Bredsten-Vandel, er en følge af anlægget af motortrafikvejen, jf. lovforslagets § 1, nr. 5. Ved nedklassificeringen overgår vejen til Vejle Kommune. Der henvises til Bilag 2.



Til nr. 8 og 9

Nedklassificeringen af en del af hovedlandevej 125, Slagelse-Kalundborg, og en del af hovedlandevej 126, Næstved-Slagelse, er en følge af anlægget af Slagelse Omfartsvej, jf. lovforslagets § 1, nr. 6. Slagelse Omfartsvej anlægges vest om Slagelse mellem hovedlandevej 125, Slagelse-Kalundborg, og kommunevej 502, Slagelse-Skælskør. Omfartsvejen vil senere kunne forlænges med en etape 2, der omfatter strækningen mellem kommunevej 502, Slagelse-Skælskør, og hovedlandevej 126, Næstved-Slagelse. Ved åbningen af omfartsvejens etape 1 nedklassificeres hovedlandevej 125 mellem tilslutningen af omfartsvejen og Løvegade og hovedlandevej 126 på delstrækningen fra Løvegade til M20, Vestmotorvejen. Nedklassificering af den resterende delstrækning af hovedlandevej 126 fra M20 til omfartsvejens tilslutning til hovedlandevej 126 vil ske, når omfartsvejens etape 2 eventuelt måtte være anlagt. De nedklassificerede veje overgår til Slagelse Kommune. Der henvises til Bilag 5.

Til nr. 10

Nedklassificeringen af hovedlandevej 141, Hillerød-Frederikssund, på strækningen, der afløses af Gørløse Omfartsvej, er en følge af anlægget af omfartsvejen, jf. lovforslagets § 1, nr. 7. Den nedklassificerede vej overgår til Hillerød Kommune. Der henvises til Bilag 6.

Til nr. 11 og 12

Nedklassificeringen af hovedlandevej 370, Herning-Varde, mellem Herning S-Snejbjerg Motorvejen og Messevejen samt nedklassificeringen af hovedlandevej 439, Viborg-Herning, mellem Vesterholmvej og Midtjyske Motorvej, er en følge af anlægget af de nye motorveje omkring Herning (rute 15/18), som åbnede i efteråret 2006. De nedklassificerede veje overgår til Herning Kommune. Tidspunktet for nedklassificeringen vil blive fastsat på grundlag af drøftelser med Herning Kommune. Der henvises til Bilag 4.

Til § 3

Til nr. 1

Opklassificeringen af kommunevej 600514, Billund-Give, mellem hovedlandevej 363 Vejle-Grindsted og kommunevej 600512, Bredsten-Filskov, til hovedlandevej er en følge af anlægget af Diagonalvejen syd om Give, jf. lovforslagets § 1, nr. 2, og den omlægning af rute 30 Esbjerg-Horsens, som sker i forbindelse hermed. Der henvises til bemærkningerne til lovforslagets § 2, nr. 4. Der henvises til Bilag 2.

Til nr. 2

Opklassificeringen af kommunevej 600338, Give-Horsens, mellem hovedlandevej 348, Vejle-Viborg, og kommunevej 600533, Sindbjerg-Uldum, skal, i lighed med opklassificeringen af del af kommunevej 600514, Billund-Give, ses i sammenhæng med anlægget af Diagonalvejen syd om Give, jf. lovforslagets § 1, nr. 2, og den omlægning af rute 30 Esbjerg-Horsens, som sker i forbindelse hermed, jf. bemærkningerne til lovforslagets § 2, nr. 4. Der henvises til Bilag 2.



Til nr. 3

Opklassificeringen af kommunevej 500316, Kruså-Sønderborg, mellem Motorvejen Sønderborg-Kliplev og hovedlandevej 316, Sønderborg-Fynshav, er en følge af anlægget af motorvejen Sønderborg-Kliplev, jf. lovforslagets § 1, nr. 3. Kommunevejen ombygges i forbindelse med motorvejsanlægget og indgår som en del af denne. Der henvises til Bilag 3.

Til § 4

Det foreslås, at loven træder i kraft dagen efter bekendtgørelsen i Lovtidende.