

[Ministeren for offentlige arbejder.]

sen af de offentlige veje og forslag til lov om tilskud til de offentlige veje.

Disse to love udgør i forening med de samtidig hermed af finansministeren fremsatte forslag til love om vægtafgift, omsætningsafgift og benzinafgift et lovkompleks, hvorved hele lovgivningen indenfor vejlovgivningens og motorbeskatningens område på een gang søges fornyet og bragt i overensstemmelse med det moderne samfunds trafikale og økonomiske udvikling.

Hvad angår forslaget til lov om bestyrelsen af de offentlige veje, har en fornyelse længe været påkrævet.

Af § 59 fremgår, at der ophæves ikke mindre end 7 bestemmelser, der hidrører fra enevældens tid. Den vigtigste og mest omfattende af de gældende love, loven om bestyrelsen af vejvæsenet, er fra 1867, et tidspunkt, da jernbanedriftens fremtrængen havde medført, at vejenes betydning for den gennemgående trafik mellem forskellige landsdele og egne var ved at svinde bort. Siden automobilismens gennembrud for alvor efter den første verdenskrig har det da heller ikke manglet på forsøg på at nyordne dette område. Først skabtes gennem motorafgiftsloven, der i hovedsagen blev til i 1927—32, et foreløbigt økonomisk grundlag for, at kommunerne kunne løse de mangedoblede opgaver på vejvæsenets område, men allerede straks efter, i 1933, blev det besluttet at underkaste revisionen af den øvrige vejlovgivning kommissionsbehandling. I 1942 nåede man frem til på rigsdagen at fremsætte en række lovforslag, der var udarbejdet på basis af flertalsindstillingen i en betænkning fra trafikministeriets vejudvalg af 1940, hvori de kommunale organisationer var repræsenteret, men disse forslag blev ikke færdigbehandlet inden den 29. august 1943.

Selvom både den daværende minister for offentlige arbejder, Gunnar Larsen, og et mindretal indenfor trafikministeriets vejudvalg af 1940 havde ønsket statsveje, kom lovforslaget af 1942 til at hvile på det kommunale selvstyre af vejvæsenet. Dog gav det ministeren noget udvidede beføjelser.

Det er i virkeligheden dette forslag, der nu genfindes i forslagens kapitel I om de administrative bestemmelser, og der er altså principielt ikke ændret i det grundlag, som

den daværende samlingsregering i sin tid nåede frem til. Dog er der foretaget visse modifikationer som følge af senere handlinger i forvaltningskommissionen m. m.

Efter forslaget er det ganske samme myndigheder som hidtil, der skal bestyre de offentlige veje, nemlig amtsrådene og sognerådene på landet og byrådene og kommunalbestyrelserne i byerne.

Med hensyn til klassificeringen af de offentlige veje foreslås visse ændringer i forhold til den hidtidige tilstand. Nu sondres mellem landeveje, biveje og bygader, medens forslagets § 3 inddeler de offentlige veje i hovedlandeveje, landeveje og biveje. Landevejene og bivejene inddeles igen efter deres betydning i forskellige klasser.

Forslagets gennemførelse betyder ikke i sig selv, at administrationen af forskellige vejstrækninger overføres fra en gruppe kommunale myndigheder til en anden. Der foreslås således ikke nogen ændring med hensyn til afgrænsningen mellem byrådenes og amtsrådenes administration af hovedfærdselsårerne, et spørgsmål, som har givet anledning til en del meningsudveksling, da bygrænsen og grænsen for den tætte bebyggelse jo ikke altid falder sammen. Der åbnes dog ved forslagets § 9 mulighed for, at en hovedlandevej eller landevej kan overgå fra en amtskommune til en bykommune eller omvendt. Der foreslås indført en ny kategori af landeveje, nemlig landeveje af 3. klasse, en kategori, som ikke fandtes i lovforslaget af 1942. Efter forslaget til tilskudsloven skal udgifterne til landeveje af 3. klasse ligesom udgifterne til andre amtsveje refunderes med 65 pct., men de resterende 35 pct. kan deles mellem amtet og sognekommunerne. Indførelsen af denne nye kategori af landeveje er overensstemmende med motorafgiftskommissionens forslag og står i forbindelse med, at et stort antal biveje — i 1942 talte man om 5 000 km — bør have landevejskarakter, medens man dog på grund af amtskommunernes begrænsede skattemæssige udskrivningsmuligheder er tvivlende overfor deres økonomiske evne til uden videre at overtage en forøgelse af en sådan størrelsesorden af det godt 8 000 km store landevejsnet.

I forslaget af 1942 var forudset oprettet et vejnævn, og dette er ligeledes foreslået af motorafgiftskommissionen. Der foreslås