

[Gorrsen]

skal indrettes, uden at hensynet til borgerens retssikkerhed af den grund tilsidesættes.

Efter lovforslaget er der ingen principiel forskel på vejbidraget til biveje og vejbidrag til landeveje. Dette betyder, at amtsrådene får pålagt en ny administrativ byrde af ikke uvæsentligt omfang. Hvis et amtsråd f. eks. beslutter at anlægge fortove langs en amtsvej i et bysamfund, skal amtsrådet, såfremt man ønsker vejbidrag fra lodsejerne, for det første følge den i § 13 foreskrevne procedure med fremlæggelse af projekt og udgiftsfordeling, eventuelt afholde lodsejermøde og behandle indkomne indsigelser m. v. For det andet skal det foretage udregning af vejbidragene ved arbejdets afslutning, for det tredje foretage korrektioner i bidragene som følge af adgangs begrænsning, for det fjerde meddele eventuel udsættelse af betaling for en del af vejbidraget, for det femte opkræve vejbidrag med renter over en vis årrække og for det sjette yde garanti for lån i et pengeinstitut.

Endelig kan man for det syvende komme ud for at skulle foretage omfordeling af vejbidragene.

Efter den nugældende vejbestyrelseslovs § 17, stk. 7, som nu ophæves pr. 1. april, kan amtsrådet efter forhandling med kommunalbestyrelsen vedtage at udføre nye fortovsanlæg langs landevejene og samtidig bestemme, at udgiften hertil helt eller delvis skal pålægges lodsejerne eller vedkommende kommune. Såfremt man vedtager at pålægges lodsejerne et bidrag, skal selve opkrævningen og den nærmere fordeling af lodsejerbidraget foretages af vedkommende primærkommune. Amtsrådet har altså ikke tidligere haft større administrativt besvær med fortovsanlæg. Man må imidlertid befrygte, at den i det nye lovforslag angivne fremgangsmåde må føles så belastende, at amtsrådene opgiver at etablere ellers stærkt påkrævede fortovsanlæg m. v.

Jeg beder ministeren overveje, om det ikke ville være mere hensigtsmæssigt, at der for såvel hovedlandeveje som landeveje blev fastsat bestemmelser nogenlunde svarende til den nuværende § 17, stk. 7, i vejbestyrelsesloven. Det vil sige, at vejbestyrelserne for disse veje efter forhandling med kommunalbestyrelsen kan vedtage anlæg af fortove, holdebaner og parkeringsanlæg.

Under forhandlingerne træffes der samtidig aftale om, hvor stort et primærkommunalt bidrag der skal ydes. Kommunalbestyrelsen træffer derefter afgørelse om, hvorvidt dette bidrag skal ydes af kommunen, eller om bidraget helt eller delvis skal pålægges lodsejerne langs vejen. I sidstnævnte tilfælde følges proceduren i forslaget til lov om grundejerbidrag til offentlige veje, dvs. at bl. a. bestemmelsen i § 13 skal følges, blot med den undtagelse, at det er kommunalbestyrelsen og ikke vejbestyrelsen, der skal underrette og eventuelt forhandle med lodsejerne.

Ved den nævnte fremgangsmåde opnår man en ligelig behandling af borgerne i et bysamfund, idet det altid uanset vejens klasse er kommunalbestyrelsen, der fastsætter vejbidraget. Endvidere får man den letteste administration, da primærkommunerne i forvejen har opkrævning af ejendomsskatter, kloakbidrag m. v. Om en bestemmelse som af mig foreslået skal med både i dette lovforslag og i forslaget til lov om ændring af lov om offentlige veje, er muligt.

Sluttelig skal jeg som en bagatel anføre, at det synes urimeligt, at fremlæggelsestiden ifølge § 13 er 3 uger, når fremlæggelsestiden ved ekspropriationer i henhold til forslaget til lov om ændring af lov om offentlige veje kun er 2 uger.

Med disse bemærkninger kan jeg tilsige mit partis støtte til en hurtig og velvillig behandling af lovforslaget.

Stæhr Johansen: Jeg vil gerne udtrykke tilfredshed med, at lovforslaget om grundejerbidrag til offentlige veje nu er fremsat så betids, at det kan behandles sammen med privatvejslovforslaget, der jo vedrører grundejerbidraget til de private fællesveje. Begge lovforslag er betydningsfulde led i den revision af vejlovgivningen, som startede i den forrige regerings tid med loven om offentlige veje.

Forslaget til vejbidragslov følger ligesom privatvejslovforslaget stort set vejlovskommissionens betænkning af 1964 og er altså uhyre grundigt forberedt af eksperterne. Målet er en modernisering af vejbestemmelserne og skabelsen af ensartede regler for hele landet eller sagt med andre ord at lade bestemmelserne i en række vejvedtægter