

[Støhr Johansen.]

tion til udgifterne ved de offentlige veje ikke burde adskilles fra lovgivningen om de private fællesveje, men som sagt håber jeg, at ministeren heroppefra kan røbe lidt om, hvornår man kan forvente at dette lovforslag bliver fremsat, for jeg synes, det er meget nødvendigt, at det bliver drøftet, samtidig med at vi behandler dette lovforslag.

Den stærkt stigende motorisering har sat sit præg på den foreslåede lovgivning og har betydet, at de snævre grundejerinteresser til en vis grad har måttet vige for almene hensyn. I realiteten er det jo ganske svært at adskille de højt klassificerede private fællesveje fra de offentlige veje, når talen er om deres betydning for færdslen. Det kunne for så vidt føre til, at det offentlige skulle tage konsekvensen og overtage flere af de private veje, som har betydning for den gennemgående trafik, altså trafik ud over lokalområdet. Men dette er det vel næppe muligt at gøre af samfundsøkonomiske grunde og vel ikke heller rimeligt i alle tilfælde. Men det understreger betydningen af den beskyttelse, som lodsejerne ved sådanne veje må have mod at skulle betale for et slid på vejene, som de ikke selv er herre over. Det er min umiddelbare opfattelse, at der er lagt et betydeligt arbejde i dette lovforslag for at tilgodese dette synspunkt, men vi må nok i udvalget se nærmere på, om bestemmelserne i alle tilfælde er tilstrækkelige i praksis.

Den lovgivning, som blev vedtaget i sidste samling, og som bevirkede den automatiske vejrefusions bortfald og forbeholdt vejfonden for staten, vil nok medføre en vis tilbageholdenhed hos kommunerne, når spørgsmålet om at overtage en vej som offentlig melder sig.

Som noget nyt medtager lovforslaget de interne boligveje. Dette havde vejlovsudvalget jo også foreslået ud fra den erkendelse, at disse veje ofte har et udstyr og en beliggenhed, der gør dem til en færdselsmæssig set naturlig bestanddel af vejnettet. Vanskeligheden har været at finde et brugbart kriterium for, hvilke boligveje der skal med i vejfortegnelsen, og jeg er ikke ganske sikker på, at dette er lykkedes med bestemmelsen i § 2, stk. 1, 2). Forholdet er jo det, at i tætbebyggede byområder vil man få en række bagveje med, som falder uden for den almindelige fornemmelse af, hvad der hører

til begrebet private fællesveje, og dermed pådrager man kommunerne et administrativt arbejde og ofte et tungt medansvar for sådanne veje, der ellers anses for at være uden offentlig interesse.

I kapitlet om vejmyndigheden har man foreslået den ene undtagelse fra reglen om primærkommunernes beføjelse, at bebyggelser med under 1.000 indbyggere uden vejvedtægt er undergivet amtsrådets beføjelse. Uanset den velbegrundede sammenhæng med bygningslovgivningen finder jeg dog, at denne undtagelse fra primærkommunernes eneråden på dette område er mindre heldig, men måske kan vi i udvalget drøfte dette spørgsmål. Rent umiddelbart synes det mig, at det var primærkommunen, der skulle have myndigheden over disse vejområder. Man kunne måske også foreskrive en vejvedtægt for disse områder. Som sagt mener jeg, at det er et forhold, som vi må se på i udvalget.

Målsætningen for alt lovgivningsarbejde herinde må være at finde frem til så klare retningslinjer som muligt. På den måde er det bedst for myndighederne at administrere og lettest for borgerne at forstå.

I dette lovforslag, der er meget stort — med bemærkninger fylder det 40 sider — er der en række detaljer, som jeg gerne vil understrege at vi bør se meget nøje på, for selv om det ikke er de helt store linjer her, de findes i den øvrige vejlovgivning, kan det for de enkelte borgere komme til at betyde uhyre meget, og på mange områder må det siges at være noget, som berører den ejendomsretsbeskyttelse, som vi også er forpligtet til at tage hensyn til. Jeg tænker ikke mindst her på, at det er kommunerne, der bestemmer, hvilke privatretlige servitutter der skal med i vejfortegnelsen, og at modsat kun de servitutter, der er optaget i fortegnelsen, er bindende for vejmyndigheden.

Reglerne om spærring af private veje for uvedkommende færdsel er også vigtige, og de er noget vanskelige at skønne over. Når der bliver tale om en vej, som ikke må spærres, og hvor det offentlige skal betale for et udefinerligt slid på vejen fra andre trafikanter, er det heller ikke særlig nemt at administrere i praksis.

Tilsvarende gælder bestemmelsen i § 40, der økonomisk sonderer mellem de grund-