

Betænkning

over forslag til lov om bestyrelsen af de offentlige veje.

(Afgivet af udvalget den 28. februar 1957).

Udvalget angående forslag til lov om bestyrelsen af de offentlige veje og forslag til lov om tilskud til de offentlige veje har i 14 møder fortsat det arbejde med de to lovforslag, som blev påbegyndt, men ikke tilendebragt i forrige folketingsår. Udvalget har særlig beskæftiget sig med forslaget om bestyrelsen af de offentlige veje. Selv om de to lovforslag har nær forbindelse med hinanden, er der intet i vejen for at gennemføre vejbestyrelsesforslaget for sig. Dette vil kun nødvendiggøre et par mindre ændringer i lovforslagets § 5 om vejnettet. Da der er stærk trang til den modernisering af reglerne om bestyrelsen af vore veje, som forslaget indeholder, er udvalget og ministeren for offentlige arbejder enedes om at søge vejbestyrelsesforslaget gennemført nu i stedet for at lade det vente på, at arbejdet med tilskudsforslaget, der rummer flere politiske problemer, skulle blive tilendebragt. Udvalget afgiver derfor her ved betænkning over vejbestyrelsesforslaget.

Udvalget har i dette og forrige folketingsår modtaget skriftlige henvendelser og/eller deputationer fra Amtsrådsforeningen i Danmark, Den danske Købstadforening, foreningen „Bymæssige Kommuner“, De samvirkende Sognerådsforeninger i Danmark, Københavns magistrat, Frederiksberg kommunalbestyrelse, Nyborg byråd, Danmarks Naturfredningsforening, Naturfredningsrådet, Den danske Landinspektørforening, Kongelig dansk Automobilklub og Forenede danske Motorejere. Indholdet af en del af de modtagne henvendelser er omtalt nedenfor.

Ministerens for offentlige arbejder har til stadighed været holdt orienteret om alle modtagne henvendelser og har dels skriftligt, dels ved samråd givet udvalget oplysning om sit syn på disse. Ministeren har tillige skriftligt og ved samråd besvaret en række af udvalget stillede spørgsmål.

På grundlag af de førte forhandlinger stiller ministeren nedenstående ændringsforslag nr. 1, 4, 5 og 7-44, der alle er tiltrådt af udvalget. Ændringsforslag nr. 2, 3 og 6 er stillet af udvalget og tiltrådt af ministeren. Udvalget indstiller herefter enstemmigt lovforslaget til vedtagelse med disse ændringer.

Ud for de enkelte ændringsforslag er anført bemærkninger til disse. Herudover omtales nedenfor forskellige af de problemer, som udvalget særlig har beskæftiget sig med i forbindelse med gennemgangen af lovforslaget og de modtagne henvendelser.

Ingen af de stillede ændringsforslag vil medføre principielle ændringer i lovforslaget. Særlig skal bemærkes, at der har været enighed om at fastholde det princip, at landets offentlige veje fortsat skal bestyres af amts-, by- og sognekommuner. Dog har enkelte medlemmer af udvalget givet udtryk for, at udviklingen på længere sigt kunne nødvendiggøre, at staten overtager anlæg, vedligeholdelse og bestyrelse af den del af hovedvejene, der kunne siges udelukkende at betjene fjerntrafikken, og udvalget har fra Nyborg byråd modtaget en henstilling om, at visse hovedlandeveje (motorveje) skulle baseres på statsdrift og være kommunerne økonomisk uvedkom-

mende. Disse synspunkter har imidlertid ikke givet anledning til ændringsforslag.

Med hensyn til lovens anvendelse i *Københavns* og *Frederiksberg* kommuner er der stillet forskellige ændringsforslag. København og Frederiksberg havde oprindeligt over for udvalget og ministeren fremsat ønske om stort set at blive holdt uden for vejbestyrelsesloven på grund af de særlige forhold i hovedstadsområdet. Der har i den anledning sideløbende med udvalgsarbejdet mellem ministeriet og de to kommuner været ført en række forhandlinger, og disse er resulteret i enighed mellem ministeriet og Københavns kommune om, i hvilket omfang denne kommune kan undtages fra lovens regler.

Udvalget har tiltrådt de af ministeren herom stillede ændringsforslag. Herefter undtages Københavns kommune fra forslagens kapitel II om ekspropriation og taksation, kapitel III om overkørsler og overgange, kapitel V om offentlige stier, § 12 om matrikulære forhold samt § 52 om vejbestyrelsens råden over det til vejen hørende areal. Der indsættes i § 3 en bestemmelse om, at de offentlige veje i Københavns kommune alene skal indeles i hovedlandeveje og biveje.

På grund af Frederiksberg kommunes geografiske beliggenhed er ministeren og udvalget enedes om, at sidstnævnte ordning med hensyn til klassificeringen af de offentlige veje også skal gælde for Frederiksberg kommune. Tillige foreslås, at ministeren efter indstilling fra kommunalbestyrelsen kan godkende, at bestemmelserne om overkørsler og overgange i kapitel III ikke skal komme til anvendelse i kommunen. Man har endvidere udtrykkeligt præciseret, at reglerne i § 35 om nedsættelse af amtsudvalg til at gennemgå de vigtige vejstrækninger med henblik på spørgsmålet om „facadeløshed“ ikke skal gælde for Frederiksberg. Endelig kan i denne forbindelse nævnes, at man har ment, at der burde indtræde en repræsentant for Frederiksberg kommune i vejnævnet ved behandling af sager, der angår denne kommune, idet den ikke er medlem af nogen af de i vejnævnet repræsenterede kommunale organisationer.

Når Københavns og Frederiksberg kom-

muner således foreslås forskelligt behandlet, skyldes det, at Københavns kommune i administrativ henseende indtager en særstilling i forhold til alle øvrige kommuner i landet, medens Frederiksberg kommune i vejvæsenet betragtes som en købstad, jfr. lov nr. 69 af 7. april 1899. Endvidere gælder de særlige bestemmelser i Københavns byggelov af 29. marts 1939 om vejvæsenet alene i Københavns kommune, men ikke i Frederiksberg kommune.

Det i § 5 omhandlede *vejnævns* sammensætning og beføjelser har været genstand for indgående drøftelse i udvalget. Udvalget har fundet, at navnlig vejnævnets beføjelse til i mangel af mindelig overenskomst at fastsætte de økonomiske vilkår ved overgang af sognekommunale veje til amtskommunale veje vil gøre det rimeligt at imødekomme et af Amtsrådsforeningen fremsat ønske om at få lige så mange repræsentanter som Sognerådsforeningerne og foreningen „Bymæssige Kommuner“ til sammen. Der foreslås derfor tildelt Amtsrådsforeningen 4 medlemmer i stedet for 2. Samtidig skønnes finansministeriets repræsentant i vejnævnet at kunne udgå, hvorved det undgås at udvide vejnævnets medlemsantal med mere end 1 medlem. Endelig foreslås som ovenfor nævnt, at en repræsentant for Frederiksberg kommune indtræder ved behandlingen af sager, der angår Frederiksberg.

Naturfredningsrådet har ønsket en repræsentant i vejnævnet, men da naturfredningshensyn ikke kan antages i al almindelighed at ville spille en rolle i vejnævnets sager, har man ikke kunnet imødekomme dette ønske.

Med hensyn til vejnævnets beføjelser, der omhandles i §§ 5, 7, 9, 13, 17, 18, 21, 35 og 42, er der ikke foreslået ændringer. Den tanke, der under sagens 1. behandling i folketinget fra forskellige sider har været fremført, at henlægge den endelige afgørelse til vejnævnet i de tilfælde, hvor vejnævnet efter forslaget skal gøre indstilling til ministeren, der så træffer afgørelsen, er under udvalgsarbejdet blevet frafaldet ud fra den betragtning, at det for folketinget må anses for mere betryggende, at afgørelsen er henlagt til den over for tinget ansvar-

lige minister, end at den er henlagt til et nævn.

Vedrørende § 6, der indeholder hovedbestemmelserne om, hvilke myndigheder der administrerer de offentlige veje, har Amtsrådsforeningen over for udvalget gentaget en tidligere henstilling til ministeren om, at samtlige hovedlandeveje og landeveje på købstadgrund fremtidig skulle overgå til købstadens administration. Det drejer sig ifølge oplysninger, som ministeren har meddelt udvalget, om ca. 220 km landeveje, der nu bestyres af amtsrådene.

Det må anses for naturligt, at disse vejstrækninger overgår til købstadens bestyrelse, efterhånden som det pågældende område bliver bymæssigt bebygget, men det kan ikke anses for rimeligt generelt at lade disse veje overgå til købstadens bestyrelse, da en sådan overgang vil kunne forrykke det økonomiske forhold mellem amts- og købstadkommuner, som består i dag, og som i mange tilfælde er bestemt af aftaler mellem kommunen og købstadskommunen.

Udvalget og ministeren er derfor enige om, at der ikke ved selve loven bør ske en sådan overgang, men at købstadernes overtagelse af hovedlandeveje og landeveje på købstadgrund må ske efterhånden i henhold til reglerne i §§ 9 og 13, hvor praktiske grunde taler derfor.

Et af foreningen „Bymæssige Kommuner“ fremsat ønske om, at administrationen af hovedlandeveje og landeveje gennem bymæssige kommuner skulle henlægges til kommunalbestyrelsen, har ikke kunnet tiltrædes af udvalget og ministeren, da dette ville medføre en meget betænkelig splittelse af administrationen af de gennemgående veje, f. eks. i Københavns og Århus amter. Gennemførelsen af dette ønske ville også rejse det spørgsmål, om grundejerne i vedkommende kommuner gennem ejendoms-skatte skulle bidrage til andre landevejsstrækninger i amtet.

I forbindelse med §§ 7 og 9 kan nævnes, at De samvirkende Sognerådsforeninger har henstillet, at vejnævnet fik den endelige afgørelse af spørgsmålet om vejenes klassificering. Amtsrådsforeningen har ønsket, at spørgsmålet, om en bivej skulle

være af 1. eller 2. klasse, skulle henlægges til amtsrådet i stedet for til ministeren.

Udvalget og ministeren har ikke kunnet tiltræde disse ønsker, men mener, at den endelige afgørelse af spørgsmålet om vejenes klassificering må være hos ministeren, bl. a. fordi vejenes klassificering har betydning med hensyn til vejfondstilskud.

Amtsrådsforeningen har været betænkelig ved den økonomiske virkning af bestemmelserne i § 3, stk. 2 d), sammenholdt med § 9, stk. 2, og § 13, stk. 2, om optagelse af biveje som landeveje af 3. klasse og har ønsket, at sognekommunerne skal refundere amtskommunens egenudgift ikke alene ved vejens fremtidige vedligeholdelse, men også ved dens fremtidige ombygning. Omvendt har Sognerådsforeningerne været betænkelige ved bestemmelsen i § 13, stk. 2, om, at sognekommunerne kan komme til at bidrage til den fremtidige vedligeholdelse af landeveje af 3. klasse.

Optagelse af biveje som landeveje af 3. klasse er motiveret med, at man har anset det for at være et administrativt og trafikalt fremskridt at lade et større antal biveje af betydning for den gennemgående færdsel overgå fra sognekommunernes til amtsrådenes administration. Amtsrådene har hidtil på grund af de økonomiske konsekvenser ikke ment at kunne gå med til en sådan overgang, medmindre der sikres mulighed for, at i hvert fald en del af amtskommunernes egenudgift ved vejenes fremtidige vedligeholdelse afholdes af sognekommunerne. For sognekommunerne vil den foreslåede ordning, bl. a. i kraft af den højere refusionsprocent for landeveje, betyde en økonomisk lettelse, selv om sognekommunerne skal yde et vist tilskud til vedligeholdelse af de pågældende vejstrækninger; og en fuldstændig fritagelse for forpligtelsen til at deltage i vedligeholdelsen ville i visse tilfælde, navnlig når vejen betjener en betydelig lokal trafik, kunne være for gunstig for sognekommunen.

Ministeriet og udvalget er derfor enedes om at bibeholde den foreslåede bestemmelse i § 13, stk. 2, hvorefter det i mangel af mindelig overenskomst er vejnævnet, der træffer bestemmelse om, i hvilket omfang sognekommunen skal refundere amtskommunens egenudgift ved vejens fremtidige vedlige-

holdelse. Man er dog enedes om en ændring, hvorved det tilkendegives, at amtskommunen i alle tilfælde skal bære en del af udgiften.

I forbindelse med § 17, der omhandler bestyrelsen af hovedlandeveje og landeveje og ministerens tilsyn dermed, havde Københavns og Frederiksberg kommuner oprindelig indstillet, at paragraffen ikke finder anvendelse på hovedlandeveje og landeveje i de to kommuner under hensyn til disses særlige forhold. Spørgsmålet har været forhandlet mellem ministeren for offentlige arbejder og de to kommuner, hvilket er resulteret i, at ministeren har stillet det forannævnte ændringsforslag til § 3 om, at de offentlige veje i Københavns og Frederiksberg kommuner alene inddeles i hovedlandeveje og biveje, hvilket bl. a. medfører, at ministerens tilsynsbeføjelser efter § 17 ikke kommer til anvendelse på sådanne veje, som i andre kommuner ville blive klassificeret som landeveje, men alene på hovedlandeveje.

Foreningen „Bymæssige Kommuner“ har fundet bestemmelserne i § 18, stk. 2-5, om amtsrådets tilsynsbeføjelser for vidtgående i forhold til sognekommunale biveje i kommuner med bymæssig bebyggelse.

Udvalget og ministeren har ment, at bestemmelserne stort set har måttet fastholdes af hensyn til den ensartede vedligeholdelse og udbygning af de sognekommunale biveje i amtsråds kredsen, men har dog fundet, at kommuner, der har en fast teknisk forvaltning, efter indstilling fra vejnævnet skal kunne fritages for at indsende deres projekter til anlægsarbejder på biveje til amtsrådets godkendelse, hvilket der stilles ændringsforslag om.

De samvirkende Sognerådsforeninger har endvidere indstillet, at bestemmelsen i § 18, stk. 5, om ministerens adgang til at pålægge en kommunalbestyrelse at udføre anlægsarbejder på biveje eller at anlægge nye biveje blev slettet.

Udvalget og ministeren har været enige om, at bestemmelsen kun kan tænkes at komme til anvendelse i undtagelsestilfælde, men at den på den anden side er nødvendig for at sikre, at vejanlæg, der er

af væsentlig betydning for én eller flere kommuner, ikke skal strandes på modstand fra en enkelt kommune, som savner interesse i anlæggets udførelse. Det bemærkes endvidere, at ministerens beføjelse kun kan anvendes efter begæring af et amtsråd, som forgæves har søgt at få et sogneråd til at udføre det pågældende anlæg, og kun med tilslutning af vejnævnet. Endvidere kan bestemmelsen kun anvendes, når der ydes vejfondstilskud, hvilket i virkeligheden nødvendiggør, at beføjelsen henlægges til ministeren. Det må i øvrigt forventes, at selve bestemmelsens eksistens i mange tilfælde vil lette opnåelse af enighed mellem de interesserede kommuner om udførelse af påkrævede anlægsarbejder.

Amtsrådsforeningen har henstillet, at delingen af aflagte vejarealer skulle ske efter vejbestyrelsens bestemmelse i stedet for som foreslået i § 20 efter midtlinjen, idet dette i mange tilfælde skulle kunne medføre en mere hensigtsmæssig fordeling af de aflagte vejarealer. Udvalget og ministeren må dertil bemærke, at bestemmelsen om den tvungne deling efter midtlinjen kun kommer til anvendelse, når to lodsejere ikke kan blive enige om, hvem der skal have arealet, og at man har været betænkelig ved i sådanne tilfælde at lægge afgørelsen over til vejbestyrelsens frie skøn.

I forbindelse med § 23 har Amtsrådsforeningen fremsat ønske om, at der hjemles adgang til ekspropriation af erstatningsarealer for fredskovsarealer, der erhverves til vejanlæg. Udvalget og ministeren har ikke kunnet tiltræde dette, men det er oplyst, at landbrugsministeriet normalt vil frafalde krav om erstatningsarealer, når et hovedvejs- eller landevejsanlæg berører fredskovsarealer.

Landinspektørforeningen har over for udvalget henstillet, at det udtrykkelig i § 25 skulle angives, at en landinspektør skulle deltage i åstedsforretningen. Udvalget og ministeren bemærker i den anledning, at landinspektører i praksis vil medvirke ved de fleste åstedsforretninger, men af hensyn til den dermed forbundne arbejdsbyrde og af økonomiske grunde har man fundet det betænkeligt at lovfæste regler herom.

I forbindelse med § 27 har Landinspektørforeningen henstillet, at landinspektørerne bibeholdes som ledere af taksations- og overtaksationskommissionerne, men at det samtidig fastslås, at landinspektørerne ikke kan stå i noget afhængighedsforhold til eksproprianten.

Udvalget og ministeren har ikke kunnet tiltræde dette. Den hidtidige ordning, hvorefter den landinspektør, som har bistået anlægsmyndigheden, leder taksationen, har givet anledning til kritik. Det kan derfor tiltrædes, at landinspektører, der er ansat hos anlægsmyndigheden, ikke bør være ledere af taksationskommissionen; men selv om der ikke består et sådant ansættelsesforhold, vil det af lodsejerne kunne føles urimeligt, om den landinspektør, der har bistået anlægsmyndigheden ved opmålingerne, forelæggelsen af planer m. v., bliver leder af taksationskommissionen. Hvis man accepterede Landinspektørforeningens tanke om at bibeholde landinspektørerne som ledere af kommissionerne, måtte man derfor benytte to landinspektører i hver sag, nemlig en til at bistå anlægsmyndigheden og en til at lede kommissionerne. Også privat praktiserende landinspektører vil som ledere af kommissionerne kunne komme i en uheldig stilling, hvis lodsejerne er deres klienter, hvorfor man vil have vanskeligt ved at udnytte lokalt kendte landinspektører.

Efter den ved § 73, stk. 3, i grundloven af 1953 indførte ordning, i henhold til hvilken taksationskommissionskendelser vil kunne indbringes for domstolene, må det også anses for mest hensigtsmæssigt, at det er en dommer eller dommerfuldmægtig, der har ledet kommissionens arbejde.

Et ønske fra foreningen „Bymæssige Kommuner“ om at blive repræsenteret i taksations- og overtaksationskommissioner (§§ 27 og 28) og få adgang til at udpege landinspektør i henhold til § 29 har udvalget og ministeren ikke kunnet imødekomme, da amtsrådet lige så godt må kunne varetage de bymæssige kommuners som de øvrige sognekommuners interesser.

Landinspektørforeningen har ønsket landinspektørernes opgave i taksations- og overtaksationskommissionerne nærmere præciseret i loven, men dette har udvalget og ministeren fundet overflødig, da der næppe kan være tvivl om, at landinspektørernes

opgave er at forelægge kommissionerne det matrikeltekniske grundlag for de pågældende forretninger.

Udvalget har overvejet, om det er nødvendigt som fastsat i § 31 at bevare adgangen til at anvende ekspropriations- og taksationsreglerne i forordningen af 5. marts 1845 ved vejekspropriationer, jfr. nærmere om disse regler vejlovsudvalgets betænkning af 16. september 1954, side 13 og 14, men har dog ikke stillet ændringsforslag herom.

Købstadforeningen har over for udvalget udtalt, at den mener, at bestemmelsen i § 31 bør bevares som foreslået, da det i en række tilfælde, specielt ved store og krævende ekspropriationsforretninger, kan være hensigtsmæssigt at anvende forordningens bestemmelser, og ministeren har over for udvalget udtalt, at det navnlig ved større og mere komplicerede anlæg, hvor der skal forhandles til mange sider, og også, hvor anlægget forløber gennem flere kommuner, vil kunne være en lettelse for vejbestyrelserne og i øvrigt også for vejdirektoratet, at grundlaget for ekspropriationerne fastlægges ved besigtigelsesforretninger med den faste forretningsgang, som anvendes af kommissarius, og at selve ekspropriationerne sker ved kommissionens og ikke ved kommunens egen foranstaltning. Den rationalisering af reglerne om taksation og overtaksation ved vejekspropriationer, der i øvrigt foreslås gennemført ved forslaget, giver jo ikke kommunerne nogen administrative lettelser med hensyn til selve ekspropriationsakten.

Spørgsmålet om revision af bestemmelserne i forordningen af 1845 er i øvrigt genstand for overvejelse i den af ministeren for offentlige arbejder nedsatte kommission vedr. ekspropriationslovgivningen.

Med hensyn til §§ 32-34 om overkørsler og overgange har enkelte medlemmer af udvalget fundet visse af bestemmelserne for strenge, navnlig § 34, stk. 2, hvorefter frastykkede parceller i tilfælde af udstykning ikke uden vejbestyrelsens samtykke kan benytte eksisterende overkørsler og overgange. Heroverfor har ministeren anført, at de pågældende bestemmelser ikke afviger meget fra ministeriets og kommuner-

nes praksis under den hidtidige retstilstand. Da der på den anden side på visse punkter har været rejst tvivl om rækkevidden af de hidtil gældende bestemmelser, må det anses for påkrævet at lovfæste de pågældende regler.

Udvalget har indgående drøftet sammensætningen af de i § 35 omhandlede amtsudvalg, der skal fremsætte indstilling til ministeren om, hvilke varige begrænsninger der skal gælde for vejstrækninger af særlig betydning for den gennemgående færdsel med hensyn til den direkte adgang fra de tilstødende ejendomme.

Der er modtaget henvendelser fra Amtsrådsforeningen, Sognerådsforeningerne, foreningen „Bymæssige Kommuner“, Danmarks Naturfredningsforening og Naturfredningsrådet om repræsentation eller øget repræsentation i udvalgene. Udvalget og ministeren er blevet enige om, at der ved behandling af sager, der angår veje uden for købstadkommuner, i stedet for de to købstadkommunale repræsentanter indtræder en repræsentant for De samvirkende Sognerådsforeninger og en repræsentant for foreningen „Bymæssige Kommuner“, men i øvrigt har man ikke ment at burde imødekomme de fremsatte henstillinger.

Naturfredningsrådet og Danmarks Naturfredningsforening har foreslået ændringer i § 35, stk. 3 og 4, hvorved det skulle fremhæves, at der ved udvalgenes arbejde skulle tages hensyn til bevarelse af den frie udsigt over landskabet fra vejene. Udvalget har ikke ment at burde stille ændringsforslag herom, men kan tiltræde, hvad der er anført i vejlovsudvalgets betænkning af 16. september 1954, side 90, om, at friholdelse af en vejstrækning for randbebyggelse ikke alene betyder en betryggelse i færdselsmæssig henseende, men i mange tilfælde bevarelse af landskabelige værdier, hvorfor dispensation fra bestemmelser truffet i medfør af § 35, såfremt sagen har fredningsmæssig betydning, ikke bør gives, uden at formanden for det lokale fredningsnævn har været hørt.

I forbindelse med §§ 35 og 40 har udvalget drøftet en af Naturfredningsrådet fremsat tanke om at give de i § 35 omhandlede amts-

udvalg adgang til at fastsætte begrænsninger i bebyggelsen i en efter forholdene varierende afstand fra vejene af hensyn til udsigten over landskabet. Udvalget og ministeren har ment, at dette forslag ville betyde en for indgribende begrænsning af byggeriet ved vejene, og finder det i øvrigt tvivlsomt, om en sådan bestemmelse naturligt hører hjemme i vejlovgivningen.

Udvalget har fra foreningen „Bymæssige Kommuner“ modtaget en henvendelse vedr. §§ 48 og 49 gående ud på, at bestemmelserne om amtsrådets tilsyn med kommunalbestyrelsens dispositioner ved stier skulle være for vidtgående for en del af de bymæssige kommuner. Udvalget og ministeren har ikke kunnet tiltræde foreningens opfattelse. Da adskillige stier fører gennem flere kommuner, bør amtsrådene have tilsvarende indsigt med kommunalbestyrelsernes dispositioner som ved bivejene. Det vil i øvrigt være forbundet med store vanskeligheder at fastsætte, hvilke bymæssige kommuner der selvstændigt bør kunne træffe de omhandlede beslutninger, og hvilke der fortsat skal indhente amtsrådets samtykke.

Amtsrådsforeningen har ønsket bestemmelsen i § 52, stk. 1, 3. punktum, om karnapper og andre bygningsfremspring slettet, da byggelinjepålæg menes at gøre bestemmelsen illusorisk. Udvalget og ministeren mener ikke, at spørgsmålet om byggelinjer overflødiggør reglen, der vil have betydning med hensyn til bygningsfremspring såvel over den nuværende vejgrænse som over vejgrænsen efter udvidelsen til byggelinjen. Bestemmelsen er i øvrigt affattet efter forhandling med boligministeriet for at bringe forslaget i overensstemmelse med bygningslovgivningen.

De samvirkende Sognerådsforeninger og foreningen „Bymæssige Kommuner“ har udtrykt betænkelighed ved bestemmelserne i § 53 om *foranstaltninger mod glat føre*, herunder navnlig stk. 2 om ministerens adgang til at udfærdige vejledende bestemmelser om grusningens omfang, og Frederiksberg kommunalbestyrelse har henstillet, at bestemmelserne affattes således, at kommuner, der træffer rimelige foranstaltninger

med hensyn til grusning af kørebaner, ikke som følge af bestemmelserne får ansvar for ulykker, der indtræffer på kørebanen i glat føre.

Udvalget og ministeren er enedes om at bibeholde bestemmelsen i § 53, stk. 1, da denne bestemmelse, der overlader det til vejbestyrelsen at træffe bestemmelse om, på hvilke strækninger og i hvilket omfang der vil være at foretage grusning, tværtimod at forøge risikoen for erstatningsansvar for kommunerne netop principielt udelukker domstolene fra at skønne over disse forhold. I denne forbindelse henledes opmærksomheden på, hvad der er anført side 46 og 101 i vejlovsudvalgets betænkning af 16. september 1954, hvorefter der er tegn på, at domstolene er på vej til at statuere en egentlig grusningspligt for vejbestyrelserne, jfr. f. eks. dommen i U. f. R. 1952/1065.

Derimod er udvalget og ministeren enedes om at lade bestemmelsen i stk. 2 om ministerens adgang til at udfærdige vejledende bestemmelser om grusningens omfang udgå, da sådanne regler ikke bør kunne opfattes som retsregler.

Udvalget har nærmere drøftet bestemmelserne i § 56 om *parkeringsafgifter*. Enkelte medlemmer har næret betænkelighed ved paragraffen, men udvalget og ministeren er dog enedes om alene at slette bestemmelsen i stk. 4 om, at parkeringsafgifter skal føres til indtægt for vejvæsenets kasse, da en sådan bestemmelse findes at høre hjemme i en lov om tilskud til de offentlige veje.

I forbindelse med § 57, stk. 1, har udvalget drøftet et af Københavns magistrat fremsat ønske om en tilføjelse, hvorefter ledningsarbejder, særlig vedrørende sporvejsskinner og vandforsyningsledninger, der må udføres, fordi en vejbestyrelse har ønsket at foretage en omlægning af vejen, ikke skulle bekostes af ledningsejeren. Dette har udvalget ikke kunnet tiltræde, da bestemmelsen er en lovfæstelse af hidtil gældende praksis. Ledningsejeren, der ikke betaler for at have ledninger liggende i vejen, må som modstykke dertil selv betale for flytning af ledningerne, når vejen skal ændres.

Ændringsforslag.

Af *ministeren for offentlige arbejder*, tiltrådt af *udvalget*:

Til § 3.

1) Som nyt stykke indsættes følgende:

„*Stk. 3.* De offentlige veje i Københavns og Frederiksberg kommuner inddeles alene i hovedlandeveje og biveje.“

Af *udvalget*, tiltrådt af *ministeren for offentlige arbejder*:

Til § 5.

2) *Stk. 1* og 2 affattes således:

„*Stk. 1.* Der nedsættes et vejnævn med 16 medlemmer til at udøve de dette ved nærværende lov tillagte beføjelser.

Stk. 2. Vejnævnet består af 2 af *ministeren for offentlige arbejder* udnævnte medlemmer, hvoraf den ene skal være nævnets formand og 14 andre medlemmer, hvoraf

- 1 udpeges af indenrigsministeriet,
- 1 — - boligministeriet,
- 4 — - Amdsrådsforeningen i Danmark,
- 2 udpeges af De samvirkende Sognerådsforeninger i Danmark,
- 2 udpeges af foreningen „Bymæssige Kommuner“,
- 2 udpeges af Den danske Købstadforening,
- 1 udpeges af Københavns magistrat og
- 1 — - den eller de organisationer af motorkørende, som *ministeren for offentlige arbejder* godkender dertil.

Ved behandlingen af sager, der angår Frederiksberg kommune, tiltrædes vejnævnet af en repræsentant for denne kommune.

I tilfælde af stemmelighed skal formandens stemme være afgørende.“

Bemærkninger til ændringsforslagene.

Til § 3.

Ændringsforslaget skyldes en henvendelse fra Københavns magistrat, der finder en opdeling af de offentlige veje i mere end to klasser uanvendelig i København. På grund af Frederiksbergs geografiske beliggenhed foreslås det at lade undtagelsesbestemmelsen omfatte også denne kommune.

Herefter vil de offentlige veje i de to kommuner, der ikke klassificeres som hovedveje, ikke udelukkende være biveje i lovens almindelige forstand, men omfatte veje, der vejteknisk og med hensyn til trafikal betydning vil være af vidt forskellig karakter.

Til § 5.

Ændringerne i *stk. 1* og *stk. 4* er en konsekvens af, at forslaget til lov om tilskud til de offentlige veje ikke kan ventes vedtaget samtidig med nærværende lov.

Ved ændringen af *stk. 2* udvides Amdsrådsforeningens repræsentation i vejnævnet fra 2 til 4 medlemmer, hvorved antallet af Amdsrådsforeningens repræsentanter bliver det samme som antallet af repræsentanter for De samvirkende Sognerådsforeninger og foreningen „Bymæssige Kommuner“ tilsammen. For at vejnævnet ikke skal blive for stort, har man samtidig ladet finansministeriets repræsentant udgå.

Efter det i 1942 fremsatte forslag til oprettelse af et vejdepartement m. m. skulle Frederiksberg kommune have en repræsentant i det i lovforslagets § 6 omhandlede vejråd ved behandlingen af sager, der angik Frederiksberg kommune. Ved det nu fremsatte lovforslag, som på dette punkt bygger på motorafgiftskommissionens forslag til tilskudslov, er der ikke foreslået nogen repræsentant for Frederiksberg kommune. Det kan imidlertid ved flere af de afgørelser, som vejnævnet skal træffe i henhold til vejbestyrelsesloven, være mindre heldigt, at det ikke påhviler noget medlem

Bet. o. lovf. om bestyrelsen af de offentlige veje.

3) Stk. 4 affattes således:

„Stk. 4. For samtlige medlemmer udpeges suppleanter. Vederlag for formanden og medlemmerne fastsættes ved finansloven. Udgifterne hertil og til medhjælp for nævnet samt dettes udgifter til rejser m. v. afholdes af de vejfondene i henhold til lov bekendtgørelse nr. 123 af 23. marts 1932 § 9, stk. 2 og 3, tilfaldende andele.“

Af *ministeren for offentlige arbejder*, tiltrådt af *udvalget*:

Til § 11.

4) I slutningen af paragraffen tilføjes: „, i Københavns kommune dog efter indstilling fra kommunalbestyrelsen.“

Til § 12.

5) Stk. 1 affattes således: „Hævd kan ikke vindes over sådanne i vejregisteret optagne offentlige veje, hvis arealer er udskilt i matriklen.“

Af *udvalget*, tiltrådt af *ministeren for offentlige arbejder*:

Til § 13.

6) I stk. 2, næstsiste linje, ændres ordet „amtskommunens“ til: „amtskommunen en del af dennes“.

Af *ministeren for offentlige arbejder*, tiltrådt af *udvalget*:

Til § 15.

7) I stk. 2, 1. punktum, udgår ordene „på egnen mest udbredte“.

8) I stk. 3 indsættes efter 2. punktum: „Ingen vej, der efter matrikelkortet er eneste adgang til en selvstændigt beliggende lod, kan nedlægges ved kendelse, medmindre der samtidig træffes bestemmelse om anden adgang til lodden.“

15 Udvalgenes betænkninger m. m.

at varetage Frederiksberg kommunes interesser, og man har herefter foreslået, at en repræsentant for denne kommune tiltræder vejnævnet ved behandlingen af sådanne sager.

Da antallet af medlemmer herefter kan være lige, har man ment udtrykkeligt at burde tilkendegive, at formandens stemme i tilfælde af stemmelighed skal være afgørende.

Til § 11.

Bestemmelsen foreslås ændret for at bringe forslaget i overensstemmelse med § 28, stk. 2, i Københavns bygge lov, hvorefter den samlede kommunalbestyrelse i København (og ikke alene magistraten, der i øvrigt er vejbestyrelse) skal tiltræde nedlæggelsen af offentlige veje i København.

Til § 12.

Bestemmelsen foreslås ændret efter henstilling fra matrikeldirektoratet, der har påpeget, at en bestemmelse, hvorefter adgangen til at vinde hævd udelukkes over offentlige veje, der endnu ikke er udskilt i matriklen, vil medføre betydelige vanskeligheder såvel for de praktiserende landinspektører som for matrikeldirektoratet.

Til § 13.

Ved ændringsforslaget tilkendegives, at amtskommunen i alle tilfælde kommer til at bære en del af udgiften ved den fremtidige vedligeholdelse af vejen.

Til § 15.

Ændringsforslaget, der imødekommer et i udvalget fremsat ønske, går ud på, at bekendtgørelser om vejes nedlæggelse eller omlægning skal optages i de lokale dagblade, ikke blot i de „på egnen mest udbredte“.

Bestemmelsen er ændret efter henstilling fra matrikeldirektoratet, og det foreslåede nye 3. punktum i stk. 3 bringer forslaget i overensstemmelse med bestemmelsen i § 1 i lov nr. 143 af 13. april 1938 om private vejrettigheder.

9) Som nyt sidste punktum i stk. 3 tilføjes: „Det påhviler kommunalbestyrelsen at drage omsorg for, at de i kendelsen omhandlede vejes omlægning, udlæggelse eller nedlæggelse noteres i matriklen.“

Til § 17.

10) Som nyt sidste punktum i stk. 3 tilføjes følgende: „Forinden bestemmelse træffes om, i hvilket omfang de pågældende hovedlandeveje og landeveje skal forbeholdes visse færdselsarter, forhandler ministeren for offentlige arbejder med justitsministeren herom.“

Til § 18.

11) Som nyt sidste punktum i stk. 3 tilføjes følgende: „Forinden bestemmelse træffes om, i hvilket omfang de pågældende veje skal forbeholdes visse færdselsarter, skal herom forhandles med vedkommende politimester.“

12) I stk. 4 indsættes efter sidste punktum:

„Efter indstilling fra vejnævnet kan ministeren undtage kommuner, der har en fast teknisk forvaltning, fra denne bestemmelse.“

Til § 22.

13) Bestemmelsen affattes således:

„Tvistigheder mellem de kommunale myndigheder vedrørende vejvæsenet afgøres af

Til § 17.

Det foreslås efter henstilling fra justitsministeriet udtrykkeligt at angive, at ministeren for offentlige arbejder skal forhandle med justitsministeren, forinden der træffes bestemmelse om anlæg af hovedlandeveje og landeveje som motorveje o. lign., da færdsel i strid med den trufne bestemmelse kun kan straffes, såfremt justitsministeren *i medfør af færdselslovens § 57, stk. 9*, har truffet en dertil sigtende bestemmelse.

Til § 18.

Efter henstilling fra justitsministeriet foreslås det med tilsvarende begrundelse som anført til § 17 udtrykkeligt angivet, at der skal forhandles med politiet, forinden bestemmelse træffes om anlæg af biveje som motorveje o. lign.

Ændringsforslaget skyldes et af Foreningen „Bymæssige Kommuner“ fremsat ønske om, at bymæssige bebyggelser med det fornødne tekniske apparat ikke skal indsende deres projekter til bivejsanlæg til amtsrådets godkendelse. Man har overvejet at begrænse kredsen af de kommuner, der vil kunne fritages for pligten til at indsende projekterne til amtsrådet, til kun at omfatte sådanne kommuner, der ved lov nr. 181 af 20. maj 1952 har fået indført denne særlige status, som indtil da kun Gentofte kommune havde haft. Da denne ordning imidlertid kun er indført i et begrænset antal kommuner, har man ment, at reglen ville blive for snæver, hvis den kun kom til at omfatte disse kommuner. Man har i stedet ment, at ministeren efter indstilling af vejnævnet i de enkelte tilfælde bør afgøre, om en kommune har et sådant fast teknisk apparat, at den bør fritages for at indsende sine projekter til amtsrådets godkendelse, jfr. herved forslag til lov om tilskud til de offentlige veje § 2, stk. 3.

Til § 22.

Bestemmelsen er ændret efter henstilling fra Københavns magistrat for at tydeliggøre bestemmelsen og samtidig tilkende-

ministeren for offentlige arbejder, der også har den endelige afgørelse af alle klager over vejbestyrelserne.“

Til § 23.

14) I stk. 3, sidste punktum, indsættes efter ordet „landbrugsministeriet“ følgende: „udarbejdet og af vejbestyrelsen med dens tiltrædelsespåtegning“.

Til § 24.

15) I stk. 2, 1. punktum, udgår ordene „på egnen mest udbredte“, og i stedet indføjes ordet: „lokale“.

16) I stk. 2 udgår sidste punktum.

Til § 26.

17) I stk. 1, næstsidste linje, indsættes efter „ejeren“ ordene: „inden 3 måneder efter, at han har fået skriftlig meddelelse om ekspropriationsbeslutningen,“.

18) I stk. 4 udgår sidste punktum.

Til § 32.

19) I stk. 1, 2. linje, udgår ordene „og gader“.

Til § 33.

20) I stk. 1 affattes 2. og 3. punktum således:

„I det omfang, det skønnes påkrævet af vejtekniske og færdselsmæssige hensyn, kan vejbestyrelsen stille betingelser med hensyn til den nærmere placering, udformning og anvendelse af sådanne anlæg. Der vil således kunne stilles krav med hensyn til adgangsvejes bredde, om tilvejebringelse af fri oversigt over hjørnearealer samt om arten og omfanget af færdslen ad den pågældende adgang, ligesom det ved udstykning kan forlanges, at flere parceller benytter samme adgangsvej.“

give, at denne ikke medfører, at ministeriet bliver forvaltningsmyndighed i henhold til Københavns bygelov af 29. marts 1939.

Til § 23.

Ændringen, hvorefter det bliver vejbestyrelserne og ikke landbrugsministeriet, der indsender de pågældende fortegnelser til tinglysning og betaler de dermed forbundne tinglysningsafgifter, bringer forretningsgangen ved vejekspropriationer i overensstemmelse med, hvad der gælder ved ekspropriationer til jernbaneanlæg og vandløbsreguleringer.

Til § 24.

Ændringen er en konsekvens af ændringsforslaget til § 15.

Ændringen er redaktionel.

Til § 26.

Ændringsforslaget går ud på, at en lodsjers krav om afståelse i dens helhed af en ejendom, fra hvilken der er eksproprieret areal, skal fremsættes inden 3 måneder.

Ændringen er foretaget, fordi Københavns kommune samtidig foreslås undtaget fra bestemmelserne i kapitel II, jfr. § 59, stk. 2.

Til § 32.

Ændringen er redaktionel.

Til § 33.

Efter den ændrede formulering tydeliggøres det, at vejbestyrelsen ikke alene kan stille betingelser med hensyn til placeringen og udformningen af overkørsler m. v., men også med hensyn til arten og omfanget af den færdsel, der må finde sted ad den pågældende adgang, hvortil der utvivlsomt er behov i praksis. F. eks. søger lodsejere hyppigt om tilladelse til etablering af overkørsler til en garage for en enkelt vogn. Hvis vejbestyrelserne ikke kan give tilladelse til oprettelse af sådanne overkørsler uden at risikere, at disse bliver benyttet til en helt anden og langt mere intensiv færdsel, vil vejbestyrelserne kunne blive nødsaget til at følge en for restriktiv praksis med hensyn til oprettelse af overkørsler. Den angivne tydeliggørelse skønnes påkrævet efter højesterets dom af 22. november 1955 (U.f.R.

Til § 35.

21) I stk. 1 indsættes efter 1. punktum: „Ved behandlingen af sager, der angår veje uden for købstadkommuner, indtræder i stedet for de 2 købstadkommunale repræsentanter en repræsentant for De samvirkende Sognerådsforeninger og en repræsentant for Foreningen „Bymæssige Kommuner“ i udvalget.“

22) Som nyt sidste punktum i stk. 3 tilføjes følgende: „Til udvalgets møder vil amsvejsinspektøren samt vedkommende stadsingeniør, kommuneingeniør og politimester være at indkalde.“

23) Som nyt stykke indsættes:

„Stk. 9. Bestemmelserne i stk. 1—8 finder ikke anvendelse på vejstrækninger beliggende i Frederiksberg kommune.“

Til § 39.

24) I stk. 1 ændres „herunder“ til: „og de“.

25) Stk. 2 og 3 erstattes af følgende:

„Stk. 2. Indtil der er truffet endelig bestemmelse angående de i § 35 omhandlede varige begrænsninger med hensyn til tilslutning af nye veje og overkørsler m. v., kan vejbestyrelserne forlange, at approbation på frastykning af parceller ud til en offentlig vej eller optagelse på matrikelkortet af en ny vej i tilslutning til en offentlig vej udskydes i indtil ét år. Den angivne frist af ét år kan med tilslutning af det for vedkommende amtsrådskreds i henhold til § 35 nedsatte udvalg forlænges med indtil ét år.“

Til § 44.

26) I stk. 1 ændres ordet „kommunen“ til: „de berørte kommuner“. Endvidere tilføjes efter ordet „kommunekontoret“: „i de sogne- og købstadkommuner, der berøres af planen, eller på det for fremlæggelse af officielle bekendtgørelser i kommunen brugelige sted“.

1956—42) om anvendelse af en bestående overkørsel som adgang til en nyopført bygning samt den af dommen foranledigede juridiske diskussion.

Til § 35.

Ændringen i stk. 1 skyldes et ønske fra Foreningen „Bymæssige Kommuner“ og De samvirkende Sognerådsforeninger om, at repræsentanter for disse foreninger indtræder i stedet for købstadkommunernes repræsentanter ved behandlingen af sager, der ikke angår købstæderne.

I lighed med bestemmelsen i § 2 i lov nr. 28 af 1. februar 1930 (krydsningsloven) er der foreslået indsat en bestemmelse om, at vedkommende politimester, stadsingeniør og kommuneingeniør skal tilkaldes til udvalgets møder.

Det foreslåede nye stk. 9 er efter henstilling fra Frederiksberg kommunalbestyrelse indsat for at tydeliggøre, at bestemmelsen i § 35 ikke finder anvendelse i Frederiksberg kommune.

Til § 39.

Ændringen i stk. 1 er foretaget, fordi det efter matrikeldirektoratets opfattelse må anses for tvivlsomt, om landinspektører kan betegnes som matrikelmyndigheder.

Den foreslåede ændring af forslaget stk. 2 og stk. 3 skyldes ønsket om at afskære muligheden for, at man ved en urigtig modsætningsslutning skulle komme til det resultat, at bestemmelsen i stk. 1 ikke skulle omfatte biveje, forinden der i medfør af § 35, jfr. § 38, måtte være truffet bestemmelse herom.

Da der i de fleste tilfælde allerede vil være adgang til vej fra parcellerne, har man ment at kunne udelade ordene „til hvilke parcellerne skal have direkte adgang“.

Til § 44.

Ændringen i stk. 1 er foretaget dels for nærmere at angive, i hvilke kommuner bekendtgørelse af byggelinjer skal ske, dels for at angive, hvorledes fremlæggelse af planer skal ske i kommuner uden kommunekontor.

27) I stk. 6, 1. punktum, udgår ordene „samlede faste“.

Til § 48.

28) I stk. 1 udgår ordene „Københavns magistrat og“.

Til § 50.

29) I stk. 1 indføres som nyt 1.—3. punktum: „Det påhviler vejbestyrelserne at drage omsorg for, at stiarealer, der erhverves af det offentlige, udskilles i matriklen. Tilsvarende udskillelse vil lejlighedsvis være at foretage af offentlige stier, hvis arealer inden nærværende lovs ikrafttræden er erhvervet af det offentlige. Nedlægges en sti, hvis arealer er erhvervet af det offentlige, er vejbestyrelsen ligeledes pligtig at foranledige fornøden ændring i matriklen foretaget.“

30) I stk. 2 indføres som nyt 2. punktum: „De pågældende stier opretholdes dog som offentlige, indtil de er udgået af stifortegnelsen i medfør af reglerne i § 49, stk. 4.“

Til § 52.

31) I stk. 1 udgår 2.-5. punktum.
I stedet indføres som nyt stykke efter stk. 1:

„Stk. 2. Samtykke fra vejbestyrelsen udkræves endvidere til anbringelse på vejarealet af faste genstande, skilte eller lignende, der på de af amtsrådene bestyrede hovedlandeveje og landeveje ej heller uden vejbestyrelsens samtykke må anbringes således, at de rager ind over vejens areal, medens i øvrigt bestemmelserne i bygningslovgivningen finder anvendelse. Karnapper, åbne altaner, udbuede vinduer og lignende bygningsdele, der er hævet 2,8 m over vejen, kan dog uden amtsrådets samtykke anbringes ud over fortove langs hovedlandeveje og landeveje, men ikke ud over kørebane

Ændringen i stk. 6 skyldes en henstilling fra matrikeldirektoratet og er sket for at begrænse forskriften om oplysning om byggelinjebestemmelser til alene at gælde selve den ejendom, som udstykkes, og ikke eventuelle udlodder, for hvilke byggelinjepålægget er uden interesse.

Til § 48.

Ændringen er foretaget, fordi Københavns kommune samtidig foreslås undtaget fra bestemmelserne i kap. V, jfr. § 59, stk 2.

Til § 50.

Det foreslåede nye 1.—3. punktum i stk. 1 er indføjet efter ønske fra matrikeldirektoratet for at fremme en udskillelse af de af kommunerne ejede offentlige stiers arealer i matriklen.

Det foreslåede nye 2. punktum i stk. 2 tilsikrer, at de pågældende stier vedbliver at være offentlige, indtil de ved en revision i medfør af reglerne i § 49, stk. 4, er udgået af stifortegnelsen.

Til § 52.

Ændringerne i stk. 1 er rent redaktionelle.

eller cykelsti. Det samme gælder porte, døre, skodder og vinduer, der er indrettet til at åbnes udad, for så vidt deres underkant holdes i en højde af mindst 2,2 m over vejen. Såfremt en virksomhed foretager reparation af køretøjer, rengøring, påfyldning af brændstof og lignende på en sådan måde, at køretøjerne herunder holder på vejen, er vejbestyrelsens samtykke ligeledes nødvendigt til denne benyttelse af vejarealet.“

32) Som nyt stykke indsættes efter stk. 1:

„Stk. 3. Til oprettelse eller udvidelse af tankanlæg på eller ved offentlig vej udkræves vejbestyrelsens samtykke. I det omfang, det skønnes påkrævet af vejtekniske eller færdselsmæssige grunde, kan vejbestyrelsen stille betingelser med hensyn til den nærmere udformning af sådanne anlæg.“

33) Som nyt stykke indsættes efter stk. 1:

„Stk. 4. Forinden bestemmelse træffes i medfør af stk. 1-3, forhandler vejbestyrelsen med vedkommende politimyndighed.“

Til § 53.

34) Stk. 2 udgår.

Til § 54.

35) Efter ordet „vejbestyrelsen“ indføjes: „eller i påtrængende tilfælde politiet“.

Det foreslåede nye stk. 3 supplerer bestemmelsen i færdselslovens § 63, hvorefter politiet, hvor færdselsmæssige grunde taler derfor, kan forbyde oprettelse eller udvidelse af tankanlæg på eller ved veje, hvilken bestemmelse formentlig kun kan anvendes, når der foreligger en konkret fare. I øvrigt er det påkrævet, at vejbestyrelsen som teknisk myndighed får indflydelse på såvel oprettelsen som på den nærmere udformning af tankanlæggene på eller ved de offentlige veje. Bestemmelserne i kap. III om overkørsler og overgange giver kun vejbestyrelsen adgang til at skride ind, for så vidt angår overkørsler til tankanlæggene, og sikrer derfor ikke i alle tilfælde vejbestyrelsen den fornødne kontrol med hensyn til sådanne anlæg.

Det foreslåede nye stk. 4 tilsigter at skabe fornøden kontakt mellem vejbestyrelsen og politiet, der i henhold til bestemmelsen i færdselslovens § 64, stk. 3, er beføjet til at kræve markiser, skilte og lignende fjernet, hvis de ikke er anbragt forsvarligt, og til at forbyde oprettelse eller udvidelse af tankanlæg på eller ved vej, hvor færdselsmæssige grunde taler derfor.

Til § 53.

Ændringen skyldes, at eventuelle vejledende regler om glatføreforanstaltninger ikke bør kunne opfattes som retsregler.

Til § 54.

Det synes naturligt, at også politiet i påtrængende tilfælde kan lade affald og lignende fjerne fra offentlig vej for den pågældendes regning.

Til § 55.

36) I 2. linje ændres „almindelige“ til: „vejledende“.

Til § 56.

37) Stk. 4 udgår.

Til § 57.

38) I stk. 2 indføjes efter „hovedlande-veje“: „uden for Københavns og Frederiksberg kommuner“.

Til § 58.

39) Stk. 1 affattes således:

„Handler nogen i strid med bestemmelserne i §§ 24, 33, 34, 35, 38, 40, 41, 42, 52, 56 og 57 eller i strid med en i medfør af disse bestemmelser truffet beslutning, straffes den pågældende med bøde.“

40) Stk. 4 udgår.

Til § 59.

41) 2. punktum udgår og erstattes af følgende: „Loven træder i kraft den 1. august 1957, dog træder bestemmelserne i §§ 32-34 samt 39, stk. 2, i kraft straks.

Ministeren for offentlige arbejder giver de nærmere regler for lovens gennemførelse.“

42) Som nyt stykke indsættes følgende:

„Stk. 2. Bestemmelserne i lovens § 12 kap. II, III og V samt § 52 skal ikke finde anvendelse i Københavns kommune.

Til § 55.

Ændringen, der imødekommer et ønske fra Københavns og Frederiksberg kommuner, betyder en tydeliggørelse af bestemmelsen.

Til § 56.

Ændringen skyldes, at den pågældende bestemmelse naturligere bør behandles i forbindelse med forslaget til lov om tilskud til de offentlige veje.

Til § 57.

Ændringen skyldes hensynet til de særlige bybyggelsesforhold i Københavns og Frederiksberg kommuner og imødekommer et ønske fra de to kommuner.

Til § 58.

Ændringen er redaktionel.

Til § 59.

Det foreslåede tidspunkt for lovens ikrafttræden skyldes, at der nødvendigvis må hengå nogen tid efter lovens vedtagelse, inden forskellige i loven omhandlede nævn og kommissioner kan ventes nedsat.

For at forhindre uønskede dispositioner fra lodsejernes side i tiden mellem lovens vedtagelse og dens ikrafttræden, foreslås det dog, at bestemmelserne i lovens §§ 32-34 samt § 39, stk. 2, om overkørsler m. m. straks træder i kraft.

Det foreslåede nye stk. 2 afgrænser formentlig på en mere rationel måde end nogle af Københavns magistrat over for folketingsudvalget fremsatte forslag de områder, hvor Københavns kommune kan undtages fra lovforslagets bestemmelser, fordi der i Københavns byggelov af 1939 findes til dels tilsvarende bestemmelser om de pågældende spørgsmål.

43) Som nyt stykke tilføjes:

„Stk. 3. Nærværende lov medfører ingen ændringer i de beføjelser, der ved loven af 14. december 1857 om gader, veje og vandløb i København med senere ændringer og ved byggeloven af 29. marts 1939 for staden København er tillagt de deri omhandlede myndigheder.“

44) Som nyt stykke tilføjes:

„Stk. 4. Ministeren kan efter indstilling fra kommunalbestyrelsen godkende, at bestemmelserne i kap. III eller nogle af disse ikke skal komme til anvendelse i Frederiksberg kommune.“

Ændringen imødekommer et ønske fra Københavns magistrat, men indeholder ikke nogen realitetsændring.

Bestemmelserne i lovens kap. III har formentlig kun ringe betydning for Frederiksberg, hvorfor man i et nyt stk. 3 har foreslået, at ministeren efter indstilling fra kommunalbestyrelsen kan godkende, at disse bestemmelser ikke skal komme til anvendelse i Frederiksberg kommune.

Alfred Bøgh.	Th. Carlsen.	Jens Chr. Christensen.	Clausen (Olufskjær).
From.	Heising.	Holmberg.	Horn,
			formand.
			Kai Jensen,
			ordfører.
			Stæhr Johansen.
	Kirkegaard.	Aage Knudsen.	Thisted Knudsen.
			M. Larsen.
	Axel Ivan Pedersen.	Skytte,	Poul Sørensen.
		næstformand.	
