



MINISTEREN

Transportudvalget
Folketinget

Dato 5. december 2014
J. nr. 2014-4499

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 41 71 27 00

Transportudvalget har i brev af 28. november 2014 stillet mig følgende spørgsmål vedrørende L 20 – Forslag til lov om offentlige veje m.v., som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra udvalget.

Spørgsmål nr. 15:

Ministeren bedes kommentere henvendelsen af 28. november 2014 fra Hans Faarup, Skanderborg, jf. L 20 – bilag 7.

Svar:

Hans Faarup har i sin artikel fremsat en række generelle bemærkninger til lovforslaget, som jeg indledningsvist vil kommentere overordnet.

Jeg finder det først og fremmest positivt, at man selv i en meget teknisk lov som vejloven så vidt muligt forsøger at lave regler, som tilgodeser formålet med vejene, nemlig afvikling af trafikken. Det gør vi i dette lovforslag, bl.a. med reglerne om fælles trafikstyring, fremkommelighedsudvalg og reglerne om koordinering og styring af gravearbejder i vejene.

Jeg mener også, at reduktionen af antallet af love på vejområdet – fra 4 love til 2 – udgør en reel regelforenkling, selvom antallet af bestemmelser i vejloven teknisk set vil stige. De to love, der ophæves, er indarbejdet i hhv. vejloven og privatvejsloven. Antallet af bestemmelser i vejloven vil på den baggrund ganske vist stige, men idet en del af bestemmelserne fra de to ophævede love samtidig udgår, vil det samlede antal af bestemmelser på hele vejområdet reduceres. Dertil kommer, at de tilbageværende bestemmelser er forenklet og moderniseret rent sprogligt.

Desuden fremsættes der kritik af den høringsproces, lovforslaget har været igennem. Jeg skal hertil bemærke, at lovforslaget har været i høring i 5 uger. Høringsperioden skal ses i lyset af, at lovforslaget tidligere har været i høring ad to omgange – senest i efteråret 2012, som Hans Faarup selv påpeger. Selvom der er tale om et stort lovforslag, svarer store dele af indholdet til tidligere udgaver, der har været i høring. Gennem processen har der derfor været rig mulighed for at gennemse og kommentere indholdet af lovforslaget.



Høringsperioden skal dertil ses i sammenhæng med, at der først den 24. juni 2014 blev indgået politisk aftale i den grønne forligskreds, der bl.a. indeholder en stemmeaftale om vejloven. Efterfølgende var det for mig en prioritet at fremsætte lovforslaget i Folketingets åbningsuge for derved at rulle initiativerne ud hurtigst muligt.

Endelig vil jeg give Hans Faarup ret i, at høringsnotatet på et enkelt punkt har givet anledning til forvirring. Der er således en fejl i Transportministeriets bemærkninger til Cowis høringssvar til § 128, som fremgår af høringsnotatet.

Det er den tekst, der fremgår af selve bemærkningerne til forslaget § 128, som korrekt beskriver reglens indhold, og eventuel forvirring i den forbindelse skal jeg beklage.

Jeg vil afslutningsvist kommentere Hans Faarups 4 ændringsforslag enkeltvist.

1. Fjern overflødig lovtekst

Den gældende vejlov er meget svært tilgængelig. Derfor er et af formålene med lovforslaget at få opdateret vejloven, så den kan læses af både professionelle brugere og helt almindelige borgere. Derfor er de bestemmelser, hvis indhold skal videreføres, ikke gengivet nøjagtigt, som de står i den gældende lov. Det har været Transportministeriets vurdering, at formuleringen af § 60, stk. 2, bidrager til forståelsen af bestemmelsen.

2. Samfundsøkonomiske hensyn ved ledningsflytninger – gæsteprincippet

Som det også fremgår af mit svar på TRU L 20 spørgsmål 8, er gæsteprincippet videreført i uændret form. Formuleringen af reglen om gæsteprincippet er bragt i overensstemmelse med gældende ret og retspraksis, som den bl.a. er kommet til udtryk i flere Højesteretsdomme. Formuleringen er med andre ord taget direkte fra Højesterets praksis og forståelse af den gældende § 106 om gæsteprincippet. Jeg mener, at det er fornuftigt at lade Højesteret om at udvikle forståelsen af gæsteprincippet, og jeg har således ikke i sinde at foregribe Højesterets afgørelse i den sag, der nævnes i artiklen

3. Mødeledelse ved åstedsforretninger

Lovforslaget viderefører den praksis, at et medlem af kommunalbestyrelsen leder den åstedsforretning, som skal afholdes i forbindelse med en kommunal ekspropriation. Åstedsforretningen er en central del af ekspropriationsprocessen, hvor den borger, hvis ejendom planlægges eksproprieret, får mulighed for at fremkomme med sine indsigelser. Da ekspropriation er et stort indgreb i borgerens ejendomsret, synes jeg, at det fortsat skal være et af de demokratisk valgte medlemmer af kommunalbestyrelsen, som leder dette møde, og som dermed står til ansvar for beslutningen.

4. Tidsfrister for nedklassificering



Det er korrekt, at høringsudgaven af lovforslaget fra 2012 indeholdt forslag til ny frist på 1 år for nedklassificering af kommuneveje til private fællesveje. Under høringsperioden indkom der dog en række høringssvar, hvor der blev udtrykt stor bekymring for den afkortede frist. Derfor indeholder dette lovforslag ingen ændring af fristerne for nedklassificering, og den beslutning har der siden hen været bred politisk opbakning til.

Side 3/3

Med venlig hilsen

Magnus Heunicke