

Lovforslaget sattes til forhandling.

Ingen bad om ordet.

Lovforslaget

vedtoges enstemmigt med 126 stemmer.

Formanden: Lovforslaget vil nu blive tilstillet statsministeren.

Den næste sag på dagsordenen var:

Anden (sidste) behandling af forslag til folketingsbeslutning om nedsættelse af et folketingsudvalg for folketingsåret 1971-72 til at drøfte problemer og modtage information vedrørende narkotikamisbrug [af Tastesen m. fl.].

(Første behandling af forslaget til folketingsbeslutning (nr. I) findes i tidenden sp. 498).

Der var ikke stillet ændringsforslag.

Forslaget sattes til forhandling.

Ingen bad om ordet.

Forslaget til folketingsbeslutning

vedtoges enstemmigt med 126 stemmer.

Den næste sag på dagsordenen var:

Første behandling af forslag til lov om private fællesveje. (Privatvejslov).

(Lovforslaget (nr. 19) findes i tillæg A. sp. 321, fremsættelsen i tidenden sp. 414).

Lovforslaget sattes til forhandling.

Gorsen: Reglerne om private veje spiller efterhånden en stadig stigende rolle i takt med det voksende byggeri og de øgede krav, som moderne bebyggelsesformer i nye boligkvarterer stiller til vejnettet. Også de trafikale behov er ændret på grund af motoriseringen, som af sikkerhedsmæssige grunde ligeledes stiller øgede krav til vejnettet og dets udformning samt til vejenes bæreevne og standard.

Lovforslaget må siges at være grundigt

forberedt ved forudgående kommissionsarbejde af vejlovsudvalget, hvis betænkning nr. 367/1964 om private fællesveje og vejbidrag er grundlag for lovforslaget. I vejlovsudvalget har sagkyndige bl. a. fra amtskommuner og kommuner medvirket, og resultatet af udvalgets arbejde har været udsendt til erklæring hos en række statslige og kommunale myndigheder.

Med den betydning, som vej- og trafikproblemerne i stigende grad har for borgerne, er det betydningsfuldt, at lovregler herom gøres til genstand for et grundigt arbejde, og at ikke mindst de kommunale myndigheder, som har den mest direkte forbindelse med borgerne, inddrages i arbejdet. Det kan derfor anbefales, at ministeren i forbindelse med den bebudede ændring af vejbestyrelsesloven efter gennemførelsen af den i sidste samling vedtagne lov om offentlige veje ligeledes drøfter tingene igennem med de kommunale organisationer.

De nugældende regler om private veje findes jo i dag spredt i nogle ældre love samt i kommunernes vejvedtægter, og det foreliggende lovforslag samler disse bestemmelser, som derved afløses af en moderne lov. Disse gamle love er dels loven af 14. december 1857, som indeholder forskrifter om gader, veje og vandforhold i København, og som nu delvis ophæves, dels loven af 14. april 1865 om istandsættelse og vedligeholdelse af private veje, til hvis afbenyttelse flere er berettigede, med tillæg af en lov af 30. november 1876 og ændringer af 1. april 1909.

For lovgivere i vore dage må det vel siges at være bemærkelsesværdigt, at disse gamle love har haft en levetid helt op til i dag, hvilket måske kan vække til eftertanke, ikke mindst når man tager den hastige tekniske udvikling og særlig den totalt ændrede færdsel i betragtning. Fortidens lovgivere må have været fremsynede, men man kommer næppe uden om, at der i dag er et ubetinget behov for at få foretaget de ændringer og moderniseringer, som det foreliggende lovforslag tilsigter.

Det må anses for værdifuldt, at der ved lovforslaget tilvejebringes en kodifikation og en tydeliggørelse og rationalisering af de på området gældende retsregler og vedtægtsbestemmelser, og især må bestræbelserne på at harmonisere lovgivningen om de private veje

[Gorrsen.]

dels inden for den egentlige vejlovgivning, dels i forhold til byggelovgivningen hilses med tilfredshed.

Det kan være vanskeligt både for private og for offentlige instanser at være helt klar over rækkevidden af de mange forskellige bestemmelser, ligesom det i det hele kan være svært at finde dem frem. Det gøres ikke lettere af, at der undertiden inden for samme områder findes regler om private veje såvel i landsbyggeloven som i vejvedtægterne, særlig fordi de to sæt regler ikke altid er indbyrdes overensstemmende. Ethvert skridt i retning af harmonisering af vejlovgivningen og byggelovgivningen må påskønnes, og af hensyn til borgerne må myndighederne på alle områder fortsætte bestræbelserne herpå.

Af vejlovsudvalget er der endvidere udarbejdet forslag til lov om grundejerbidrag til offentlige veje, og det fremgår af ministerens fremsættelsestale, at et lovforslag herom agtes fremsat for folketinget senere i indeværende folketingsår, i øvrigt samtidig med forslag til lov om ændring af lov om offentlige veje.

Da lovforslaget om private fællesveje og lovforslaget om grundejerbidrag nødvendigvis må ses i sammenhæng, havde det vel været ønskeligt, om de to lovforslag var blevet fremsat samtidig, muligvis endda sammenarbejdet i et enkelt lovforslag, men man må vel gå ud fra, at bidragslovforslaget fremsættes så tidligt, at der under folketingets behandling bliver mulighed for at se på de to lovforslag samtidig.

Uanset det grundige forudgående kommissionsarbejde vil det formentlig være nødvendigt, at der under folketingsbehandlingen ses nærmere på en række enkeltheder i lovforslaget.

Det fremgår af lovforslaget, at klager over afgørelser truffet af amtsråd som klagemyndighed kan indbringes for ministeren for offentlige arbejder. Dette afviger fra klageadgangen i den i sidste samling vedtagne lov om offentlige veje, hvorefter afgørelser truffet af amtsrådene som klagemyndighed kun kan påklages til ministeren, såfremt afgørelsen omfatter spørgsmål om forståelse af lovregler eller forskrifter udfærdiget i medfør heraf. For at opnå den mest rationelle administration bør det overvejes nærmere, hvorledes klageordningen skal indrettes,

uden at hensynet til borgernes retssikkerhed af den grund tilsidesættes.

Med hensyn til de kommunale vejvedtægter fremgår det, at disse uden for Københavns og Frederiksberg kommuner efter at have været forelagt amtsrådet skal stadfæstes af ministeren for offentlige arbejder. Da de grundlæggende bestemmelser for indholdet af vejvedtægterne er optaget i loven, og da der vel kan ventes yderligere forskrifter fra ministeren herom eventuelt i form af en standardvedtægt, synes den centrale godkendelse overflødig. Den centrale myndighed bør netop samle sig om at udforme retningslinjer, der sikrer ensartede vedtægter, og overlade detailafgørelsen til decentraliserede myndigheder.

Hvad angår de i lovforslaget omhandlede landbrugsveje, bør det overvejes, om de strengere regler om vedligeholdelse for private fællesveje i byer og bymæssige områder nødvendigvis skal kunne bringes i anvendelse over for rene landbrugsveje.

Når man ser på de foreslåede vejklasser, der inklusive stier ikke er mindre end 5, forekommer dette meget detaljeret for private fællesveje, og muligheden for en forenkling af klassificeringen bør undersøges.

Naturligvis bør man her være opmærksom på, at der er knyttet forskellige retsvirkninger til klassificeringen, men af hensyn til administrationen bør den ikke være for detaljeret. I øvrigt bør det overvejes, om den foreskrevne procedure for godkendelse af enten amtsrådet eller ministeren for offentlige arbejder af vejene i klasse I nødvendigvis må opretholdes, efter at vejrefusionen er afskaffet og princippet om, at vejmyndighederne finansierer deres egne veje, nu er knæsat.

Med hensyn til udlægsbredderne ser det ud, som om der under forarbejderne er taget alle tænkelige hensyn til vejenes kapacitet og de kørendes bekvemmelighed, og det er i øvrigt foreslået, at ministeren for offentlige arbejder efter forhandling med boligministeren kan udfærdige vejledende regler for de private fællesveje. Under folketingets behandling bør vi nok også være opmærksom på, at de tekniske krav til disse private vejes linjeføring og bredde ikke bliver for dominerende, men at der også ofres tilstrækkelig opmærksomhed på trafikikkerheden. Der er intet, der tyder på, at øgede vejbredder giver

[Gorrssen.]

færre trafikuheld, tværtimod øges hastighederne med flere og alvorligere uheld til følge netop i boligkvarterer, som der jo her er tale om.

I lovforslaget er der hjemmel til f. eks. at kræve udlagt holdebanearealer for at sikre parkeringsarealer, men lige så vigtigt forekommer spørgsmålet om cykelstier at være, og folketinget bør under behandlingen se nøje på hele dette område. Enhver lejlighed må benyttes til en forøget indsats mod trafikulykker, der som bekendt bl. a. er en væsentlig medvirkende årsag til øgede sygehusudgifter. Det kan vel også nævnes, at savnet af en cykelsti kan betyde, at der må ofres udgifter på befordring af skolebørn.

Ved lovforslagets behandling kunne det være ønskeligt at kende lidt nærmere til de bebudede regler om vejnavne; et lille spørgsmål som regler om en fornuftig skiltning af vejnavne kan have betydning for færdsels-sikkerheden.

Det må hilses med tilfredshed, at der ikke er fastsat et renteloft i de tilfælde, hvor kommunernes forskud finansierer et arbejde, men at rentesatsen fastsættes af ministeren for offentlige arbejder efter forhandling med indenrigsministeren. Kommunerne må i dag betale dyre renter for deres eventuelle lån, og den samme rente må i hvert tilfælde kunne afkræves de private lodsejere.

Endelig kan der være grund til at se lidt nærmere på de tilfælde, hvor erstatningsudgifterne efter lovforslaget skal afholdes af kommunerne. Det er muligt, at bestemmelserne er rimelige, men det bør nok undersøges, om de private grundejere, der er interesserede i udlæg af en privat fællesvej, ikke i nogle tilfælde burde afholde disse udgifter.

Med disse bemærkninger skal jeg tilsige mit partis velvillige behandling af lovforslaget om private fællesveje.

Stæhr Johansen: Jeg vil gerne takke ministeren for fremsættelsen af dette lovforslag. Forholdet er jo det, at da vi behandlede vejlovene sidste år, fik vi i betænkningen indføjet, at man i denne samling skulle fremsætte dette lovforslag om de private fællesveje. Det lovede den tidligere minister, og den nuværende minister har altså indfriet dette løfte.

Jeg vil ikke undlade at sige, at det er efterhånden noget af et kunststykke at få afvejet og samordnet de interesser, der spiller ind, når talen er om vejene. Foruden de offentlige myndigheders fordring på en vejlovgivning, der er til at administrere, og som nøje fastlægger kompetenceområderne, er snart sagt alle borgere i landet på den ene eller anden måde interesseret i vejlovgivningen. Interessen er endog flersidig, idet borgers interesse som lodsejer eller lejer ikke nødvendigvis behøver at være sammenfaldende med hans interesse i egenskab af trafikant. Men fælles for alle er interessen i at få skabt klarhed over rettigheder og forpligtelser og helst på en så overskuelig måde som muligt.

Da vi i sidste samling behandlede loven om de offentlige veje, koncentrerede diskussionen sig om den nye administrative hovedopdeling af vejnettet i tre adskilte områder under henholdsvis statens, kommunernes og amternes bestyrelse. Endvidere var der tale om en byrdefordelingslov af vidtrækkende betydning derved, at vejrefusionerne og vejfondstilskuddene blev afskaffet. Imidlertid blev der i og med denne lov også vedtaget nogle af de bestemmelser, som skal afløse vejbestyrelsesloven, nemlig den væsentlige del af kapitel 1 og kapitel 4, medens revisionen af de øvrige kapitler samt en lovgivning om grundejerbidrag til offentlige veje blev udskudt. Det samme gjaldt den nye privatvejslov, som den daværende trafikminister over for folketingsudvalget lovede at fremsætte i indeværende folketingssamling, et løfte, der, som jeg sagde før, nu er blevet indfriet.

I bemærkningerne til det foreliggende lovforslag lover ministeren, at de manglende dele af loven om offentlige veje ligeledes vil blive fremsat i denne samling, og jeg kan da ikke tilbageholde en bemærkning om, at det ville have været ønskeligt, om dette også var sket nu, men måske kan ministeren røbe lidt om, hvornår han agter at fremsætte den sidste del af disse lovforslag, som er nødvendige for, at vi kan få en samlet drøftelse af vejene.

Som der er givet udtryk for i den betænkning af 1964 fra vejlovsudvalget, som stort set danner grundlaget for det foreliggende lovforslag, var der i udvalget enighed om, at reglerne for grundejernes stilling i rela-

[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 sondrer mellem de grund-

[Stæhr Johansen.]

ejere, der har ønsket et vejanlæg og måske får et meget byrdefuldt vejudlæg, og dem, der ikke har ønsket det. Det er jo en situation, vi har været ude for i kommunerne mange gange.

Reglerne om nedlæggelse af private veje er også vigtige. Der må skabes klarhed over, hvilken vægt vejmyndigheden bør lægge på de almene hensyn, konkurrence m. v., som en enkelt lodsejers særstandpunkter kan føre til.

Jeg vil gerne til slut bemærke, at det foreliggende lovforslag er resultatet af et uhyre grundigt forberedelsesarbejde såvel i vejlovsudvalget som i trafikministeriet, hvor det jo har beroet en del år. Fra konservativ side finder vi, at der på de fleste områder er fundet løsninger, som vi kan være tilfredse med, og som efter vor opfattelse er rimelige og tilgodeser de mange til dels modstridende interesser. Det er også en fordel, at en række bestemmelser, der er gemt i cirkulærer og kundgørelser og forskellige love, her bliver samlet i én lov. Selv om dette lovforslag altså fylder meget og der er mange bestemmelser, der kan føles som et indgreb over for borgerne, vil jeg gerne sige, at jeg regner med, at vi får en grundig gennemgang i udvalget af hele denne problemstilling. Vi vil fra mit partis side medvirke til, at man kan gennemføre en lovgivning efter de retningslinjer, som her er foreslået.

Holmberg: Det er interessant læsning, når vi begynder at dykke ned i, som det hedder, 2. betænkning afgivet af vejlovsudvalget af 1951, altså et 20 år gammelt udvalg. Endvidere kan vi læse, at diskussionen går tilbage til 1942. Selvfølgelig er der siden 1951 afgivet flere delbetænkninger, og det var meningen, at lovforslaget skulle have været fremsat sidste folketingsår, men det nåede vi altså ikke.

Vi har ofte savnet en lov på dette område; vi har nemlig mødt problemerne næsten hver gang vi i trafikudvalget har drøftet vejspørgsmål. Nu er lovforslaget altså til første behandling, og det går ud på at samle reglerne om private fællesveje. I øvrigt er det en mærkelig betegnelse, både „privat“ og „fælles“, men sådan hedder det nu, og der kan da også godt gives en nogenlunde fornuftig begrundelse for ordvalget.

Indledningsvis vil jeg sige, at det er med tilfredshed, vi nu konstaterer, at det nu er ret sikkert, at der kommer mere klare regler for de såkaldte private veje.

Og med interesse må vi naturligvis læse de 71 paragraffer, i alle tilfælde de 70. Den 71. om, at det ikke gælder for Færøerne og Grønland, har jo mindre interesse — ja, det har den måske alligevel. Når vi også læser bemærkningerne, må vi konstatere, at forslaget i udpræget grad egner sig til en udvalgsbehandling, som vi må forudsætte bliver ret lang og også ret kompliceret. Jeg er sikker på, at de øvrige ordførere og ministeren vil erkende, at det slet ikke er enkelt.

Men som ministeren anfører i den skriftlige fremsættelse, er lovforslaget et led i den samlede vejlovgivning, og det skal åbenbart ses i sammenhæng med et lovforslag, som ministeren bebudede kommer senere, om grundejerbidraget til offentlige veje. Det havde måske været mere rimeligt og rigtigt at vente, til vi også havde det lovforslag, for de hører jo nøje sammen.

Det har afgjort været et stort arbejde for vejlovsudvalget, og efter at det har afgivet betænkning, er dets lovudkast blevet omformuleret af ministeriet for offentlige arbejder. Derudover har mange været hørt, 26 forskellige instanser fremgår det af bemærkningerne. Udkastet er principielt tiltrådt af de nævnte myndigheder og organisationer, og her ved første behandling kan jeg sige, at vi i alt fald giver principiel tilslutning; så må vi kigge nærmere på de mange forskellige ting, vi møder fremover.

Ud over den principielle tilslutning har jeg visse ting, jeg alligevel her ved første behandling vil drage frem. Jeg vil endnu en gang sige, at jeg hilser med tilfredshed, at vi får mere klare bestemmelser. At det er en ret omfattende bemyndigelse til ministeren, der bliver tale om, skal erkendes, og det har vi drøftet før her i folketinget ved lignende love. Men det skal så også siges, at hensynet til ensartetheden somme tider er en ganske god begrundelse for de bemyndigelser, vi giver den til enhver tid siddende minister.

Tager vi § 2, stk. 1, punkt 1, og sammenligner med det, der står i punkt 2 om, at ved private fællesveje forstås veje, gader, broer og pladser, der tjener som færdselsarealer for mere end 7 parcel- eller sommerhuse, er det så underforstået, at disse parcel-

[Holmberg.]

eller sommerhuse ikke er særskilt matrikuleret? For i pkt. 1 tales der om ejendomme, der er særskilt matrikuleret og i særligt eje. Jeg får vel ikke svar herpå i dag, og det kan være, det er mig, der knap nok kan læse og forstå det rigtigt; men det er rimeligt, at vi tager det frem.

Jeg finder det praktisk, at der nu kommer en klar bestemmelse om, at lovens regler om private fællesveje kan finde anvendelse på almene veje, for det har nemlig givet anledning til en del diskussion i forbindelse med vejbestyrelseslovens § 15. Her kommer der nu i alle tilfælde mere klare regler, end der var før.

Så står der videre, at kommunalbestyrelsen er vejmyndighed i kommuner, som har en samlet bebyggelse med mere end 1.000 indbyggere, eller som har tilvejebragt vejvedtægt. Såfremt vedtægtens område er begrænset til en del af kommunen, kan det i vedtægten bestemmes, at kommunalbestyrelsen kun skal være vejmyndighed i denne del af kommunen. Det må vel betyde, at dersom det ikke i vejvedtægten anføres, at kommunalbestyrelsen kun er vejmyndighed i en del af kommunen, er den det for hele kommunen. Jeg har indtryk af, at det er blevet forsøgt at sammenarbejde privatvejsloven med bestemmelser i byggeloven. Jeg forstår det på den måde, at hvor amtsrådet er bygningsmyndigheden, bør det også være vejmyndighed efter privatvejsloven.

I § 9 er der en del, der forekommer mig noget uklart. Meningen er vel, at ministeren for offentlige arbejder er appelmyndighed for de af amtsrådet truffne bestemmelser?

Der står i § 12, stk. 6, om forskellige vedtægter, at de nu skal stadfæstes af ministeren for offentlige arbejder. Tidligere var det amtsrådene, der havde den bestemmelsesret. Nu overgår det altså til ministeren. Men som jeg indledte med at sige: dette med bemyndigelser til ministeren har vi jo før drøftet, og hensynet til ensartetheden på dette område gør det nok alligevel mest rigtigt, at det er ministeren, der skal stadfæste.

Også de ting vender vi tilbage til senere.

Der står videre i § 29, stk. 3, at vejmyndigheden som betingelse for godkendelse kan forlange, at der i forbindelse med udstykningen udlægges eller anlægges nye private fællesveje, ikke blot på den ejendom, der agtes udstykket, men også på tilgrænsende eller nærliggende ejendomme. Skal det forstås på den måde, at vejmyndigheden simpelt hen kan forlange sådanne veje udlagt over tredjemands ejendom, eller kan det kun ske efter forlig eller eventuel udarbejdelse af partiel byplan eller lignende?

Lidt senere er der en paragraf, som vi også må kigge lidt nærmere på. Jeg vil her ved første behandling rejse det spørgsmål, om det kan være rigtigt og rimeligt, at hvis en ejendomsbesidder forlanger en privatvej over sin ejendom nedlagt og vejmyndigheden godkender dette, kan myndigheden træffe samtidig bestemmelse om, at der skal eksproprieres areal fra en anden lodsejer for at etablere en tilsvarende vej. Sammenligner vi det, vi i øjeblikket har, med det, vi formoder kan komme, er jeg overbevist om, at vi absolut bør drøfte det nærmere. Der sker nemlig det, at hvis en privat fællesvej nedlægges eller omlægges, er det forskellige interesser, der bliver berørt. Det gælder også vedligeholdelsespligten, så det er jo muligt, at vi vender tilbage til det senere i forbindelse med det lovforslag om grundejerbidrag, som vi ved kommer.

En ting må vi afgjort hilse med tilfredshed. Det har tit givet anledning til megen fortræd rundt omkring, at de vejpligtige lodsejere udelukkende har skullet betale vedligeholdelsen af en vej, som flere godt må benytte. De nye bestemmelser herom er ret så klare. Der er ikke i forslaget til lov om private fællesveje anført noget specielt om vintervedligeholdelse, snerydning og glatføregrusning. Er det forudsat, at sådan vintervedligeholdelse betragtes som almindelig vedligeholdelse?

Jeg har en del spørgsmål i forbindelse med ejendomsskatter og tinglysning, som ikke gælder for kloakbidrag. Men det er mere

[Holmberg.]

juridiske spørgsmål, og også dem vender vi tilbage til senere.

Jeg har her forsøgt ved første behandling at tage de principielle linjer frem, og de spørgsmål, som jeg har stillet, forlanger jeg absolut ikke svar på af ministeren i dag. Kan ministeren svare på det, er det selvfølgelig kun godt, men ellers vender vi tilbage til det i udvalget, for der er ingen tvivl om, at vi møder en hel del mere, når vi får en nøjere gennemgang af det i udvalget. Jeg kan på mit partis vegne give tilsagn om velvillig udvalgsbehandling.

Skovmand: I lighed med de foregående ordførere vil jeg gerne sige, at jeg principielt på mit partis vegne er positivt indstillet over for lovforslaget.

Der er sket et og andet, både siden 1865, som vores nuværende lov for private veje stammer fra, og siden 1964, da vejlovsudvalgets betænkning kom. En af de ting, man kan se det af, er, at der i lovforslaget stadig står, at det kun gælder for kommuner med over 1.000 indbyggere. Jeg mindes ikke, at der eksisterer kommuner på under 1.000 indbyggere nu. Jeg synes nok, at den slags ting skulle luges ud af lovforslagene.

Generelt vil jeg sige, at det er umuligt at overskue alle detaljerne i dette lovforslag. Vi må se på i udvalget, om der kan være problemer i de forskellige punkter. Jeg vil dog sige allerede nu, at jeg finder det rimeligt, ligesom i øvrigt også hr. Stæhr Johansen var inde på, at dette lovforslag færdiggøres på samme tid som det, der senere kommer til behandling om grundejerbidrag til de offentlige veje. Det kan ikke være sådan, at dette lovforslag bliver vedtaget først, men det er der vist i øvrigt heller ingen risiko for.

Principielt vil jeg også sige, at jeg er betænkelig ved, at der endnu en gang skal vedtages en lov, som undtager Københavns kommune i så høj grad, som det her er tilfældet.

Det må også være hensigtsmæssigt, at det i loven bliver præciseret, under hvilke omstændigheder private stier skal nedlægges. Der tales her kun om private vejes nedlæggelse, men der opstår faktisk temmelig mange problemer omkring nedlæggelse af private stier.

Jeg ville endelig finde det rimeligt, at vi

kom ind på reglerne for skiltning af veje, både når det gælder private og offentlige veje. De er alt for utilstrækkelige i øjeblikket.

Med disse bemærkninger vil jeg tilsige en saglig behandling i udvalget.

Alfred Andersen: Også jeg kan på mit partis vegne love en positiv støtte til dette lovforslag. Der er, som det er bemærket, foregået et grundigt udvalgsarbejde, og dette forslag er netop et resultat af det. Så vidt jeg kan se, har man i forslaget tilgodeset alle ønsker fra dette udvalg. Derfor kan jeg som sagt godkende den tekniske side ved sagen.

Men det er givet, at når man kræver en standard for fællesveje, hvad jeg mener man bør gøre, er spørgsmålet, om de fremover bør blive ved at være fællesveje. Vi har nu fået begreberne private veje, fællesveje, private fællesveje og offentlige veje, og det var måske rimeligt, at man nu prøvede at forenkle det hele ved at sige, at alle veje af den art, som lovforslaget her arbejder med, var offentlige. Det ville forenkle ikke alene hele vejnetproblematikken, men også det lovforslag, vi her behandler. Hvis man gjorde vejene offentlige, ville der umiddelbart være en hel masse fordele. Jeg tænker her på, at man måske kunne få en ensartet vedligeholdelsesstandard, og man kunne måske undgå tilsynsordningen, som også giver en administrationsomkostning. Endelig kunne man diskutere, under hvilke former man kunne forenkle grundejerbidragene, om det skulle være ved at tage en enkelt procentdel af ejendomsværdien. Vi vil gerne rejse det spørgsmål i udvalget, om ikke man skulle gå mere ind på at lade det offentlige overtage mange af disse veje, netop fordi de skal have en sådan klasse.

Så har jeg bemærket, at man i udvalget, der har arbejdet med sagen, gerne så, at der blev lidt mere offentlighed i forvaltningen på dette område. Man taler om, at man godt kunne tænke sig, at grundejerne blev taget med på råd osv., inden kommunerne udarbejdede vejplaner. Jeg synes nok, at de forslag, som tilsyneladende skulle være en imødekommelse, efter min mening ikke er helt klare. Jeg tror nok, man bør se på i udvalget, om man ikke skulle give grundejerne en bedre garanti for at være med i debatten om de private veje.

[Alfred Andersen.]

Med disse bemærkninger kan mit parti love et positivt arbejde i udvalget.

Ministeren for offentlige arbejder (Kampmann): Jeg vil gerne takke samtlige ordførere, har jeg vist lov at sige, for den principielle velvilje her ved første behandling, og jeg vil også takke for den meget grundige behandling af forslaget. Denne grundighed står i et ganske entydigt forhold til den grundighed, hvormed forslaget har været forberedt, dels i et meget grundigt kommissionsarbejde, dels, som det fremgår af bemærkningerne, ved en overordentlig grundig høringsprocedure, som formentlig har været medvirkende til at sikre den behandling, det har fået her. Vi vil i ministeriet for offentlige arbejder i al almindelighed lægge os på sinde at anvende en sådan høringsprocedure, så vi får lovforslagene bedst muligt belyst, før de bliver fremlagt, hvilken belysning også kan være til gavn her ved første behandling.

Jeg skal ikke i enkeltheder, og det var der heller ikke nogen af ordførerne der var inde på, besvare de enkelte konkret rejste spørgsmål. Jeg forstod på samtlige ordførere, at vi kunne se på dem i udvalget, og jeg er naturligvis villig til at bidrage til at besvare de spørgsmål, som af udvalget ønskes besvaret af undertegnede, så vidt det overhovedet er gør ligt. Det er vel egentlig et meget typisk udvalgslovsforslag, der foreligger her.

Jeg har bemærket hr. Gorrssens udtalelser om, at man måske kunne tilstræbe en yderligere rationalisering end den her foreslåede. Da jeg er en hund efter at rationalisere yderligere, vil det sige, at er der virkelig en anledning til det også på det område, vil jeg naturligvis gribe det med kys hånd.

Jeg har noteret mig problematikken om trafikikkerheden, som blev rejst af hr. Gorrssen. Det er min fornemmelse, at man måske ikke har tillagt trafikikkerhedsfaktoren en tilstrækkelig betydning i en del af den lovgivning, vi hidtil har haft, at man måske har set for snævert rentabilitetsmæssigt på det i første omgang uden at se, hvilke konsekvenser det kunne få for trafikikkerheden og dermed for udgifterne, ganske vist inden for andre sektorer, på et senere tidspunkt, så det vil vi godt lægge os på sinde.

Der blev rejst spørgsmålet om forslagets

sammenhæng med den øvrige vejlovgivning. Jeg har allerede tilkendegivet i fremsættelsen, at dette forslag skal ses som et led i den samlede vejlovgivning. Det vil konkret sige, at det skal ses i sammenhæng med et forslag til lov om grundejerbidrag til offentlige veje, som er udarbejdet på grundlag af den samme betænkning, og med et forslag til lov om ændring af loven om offentlige veje. Der blev nævnt her, at man i udvalget ønskede at se disse ting i sammenhæng, og der blev spurgt, hvornår disse to lovforslag kunne forventes fremsat. Jeg kan sige, at vi er så langt fremme i arbejdsproceduren, at vi bestemt mener, de kan fremsættes til behandling i tinget inden jul.

Idet jeg igen takker for velvillig behandling, går jeg ud fra, at vi kan vende tilbage til en række af de rejste spørgsmål i udvalget.

Hermed sluttede forhandlingen.

Lovforslagets overgang til anden behandling vedtoges uden afstemning.

Formanden: Jeg foreslår, at lovforslaget henvises til et udvalg på 17 medlemmer. Hvis ingen gør indsigelse mod dette forslag, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Den næste sag på dagsordenen var:

Valg af 1 medlem til ligningsrådet (i stedet for Grünbaum).

(Jfr. tidenden sp. 290).

Valgt blev: *Ove Hansen.*

Den sidste sag på dagsordenen var:

Valg af 3 medlemmer og 2 stedfortrædere til lønningsrådet (i stedet for Langkilde, Jens Frandsen, Ivar Nørgaard, Fanger og Martin Pedersen).

(Jfr. tidenden sp. 290).

Valgt blev: til medlemmer: *Adam Møller, Henry Christensen og Hans Lund*, og til stedfortrædere: *Simonsen og Nordqvist*, samt til ny stedfortræder i stedet for Hans Lund: *K. J. Mortensen.*

Formanden: Der er ikke mere på dagsordenen.

Medlem af folketinget Tove Lindbo Larsen har meddelt mig, at hun ønsker til ministeren for forureningsbekæmpelse at stille følgende spørgsmål:

„Agter ministeren at tage initiativ til fremsættelse af forslag til ny tidssvarende levnedsmiddellov, således at de moderne krav til ernæring og hygiejne kan efterleves?“

Spørgsmålet vil blive optaget på dagsordenen for tingets førstkommande spørgetid.

Folketingets næste møde afholdes tirsdag den 16. november kl. 13.30 med følgende dagsorden:

- 1) *Spørgsmål om fremme af forespørgsel til ministeren for offentlige arbejder af Guldborg m. fl.*
- 2) *Første behandling af:*
Forslag til lov om skoleskibsafgift.
- 3) *Første behandling af:*
Forslag til lov om Lønmodtagernes Garantifond.
- 4) *Valg af 17 medlemmer til et udvalg angående:*
Forslag til lov om private fællesveje. (Privatvejslov).
- 5) *Valg af 17 medlemmer til et udvalg til at drøfte problemer og modtage information vedrørende narkotikamisbrug.*

Angående folketingets arbejde de følgende dage i den pågældende uge henviste formanden til den omdelte ugeplan.

Mødet hævet kl. 13.55.

17. møde.

Tirsdag den 16. november kl. 13.30.

Formanden: Det er meddelt mig, at politimester *Jørgen Langkilde* på grund af sygdom ikke er i stand til at indtræde i folketinget som midlertidigt medlem i anledning af den medlem af folketinget *Hastrup* tilståede orlov. 2. stedfortræder er redaktør *Tue Rohrsted*, der har meddelt mig, at han ikke ønsker at indtræde i folketinget som midlertidigt medlem i anledning af nævnte orlov. Da der ikke er flere stedfortrædere i Københavns amtskreds, overføres det midlertidigt ledige mandat til *Storstrøms* amtskreds, hvor 1. stedfortræder er fru *Karen Paludan*, der i skrivelse af 13. d. m. meddeler, at hun er villig til at indtræde i folketinget som midlertidigt medlem i anledning af den nævnte orlov.

I skrivelse af 11. d. m. meddeler fuldmægtig, fru *Marianne Ziirsén*, at hun er villig til at indtræde i folketinget som midlertidigt medlem i anledning af den medlem af folketinget *Holst* tilståede orlov.

Fra medlem af folketinget *Ømann* har jeg modtaget meddelelse om, at han som følge af deltagelse i De Forenede Nationers generalforsamling ikke vil kunne give møde i tinget i mindst 1 måned, hvorfor han anmoder om orlov på grund af midlertidig udsendelse i offentligt hverv fra og med den 22. d. m. samt om, at stedfortræderen må blive indkaldt.

Medlemmer af folketinget *Robert Christensen*, *Kaj V. Andersen*, *Holger Hansen*, *Merete Bjørn Hanssen*, *Poul Hartling* og *Brøndlund Nielsen* har meddelt mig, at de ønsker skriftligt at fremsætte:

Forslag til folketingsbeslutning om ophævelse af skolepengebetaling på lærlingeskolerne.

Medlemmer af folketinget *Simonsen*, *Clara Munck*, *Ninn-Hansen*, *Poul Schlüter*, *Stetter* og *H. C. Toft* har meddelt mig, at de ønsker skriftligt at fremsætte: