

[Ministeren for offentlige arbejder.]

betyder, at vi først får de samme normer af miljømæssig karakter fastlagt for hele bestanden af luftfartøjer på det tidspunkt, hvor de har været gennem nyindregistreringer alle sammen. Det er jo ikke en problematik i miljøpolitikken, der er særlig ny, om man skal skride ind over for nye eller bestående virksomheder, og det tager altså lidt tid at nå igennem, så man når frem til hele bestanden.

Derefter blev der efterlyst en række oplysninger til udvalget, som jeg naturligvis skal fremkomme med. Hr. Bilgrav-Nielsen ønskede at få belyst ved statistiske data anvendelsen af bane 12-30, og de skal naturligvis fremkomme. Derefter havde hr. Otto Mørch et ønske om at få en generel orientering om sikkerhedsproblematikken — jeg forstod i Kastrup alene — og den skal naturligvis også fremkomme i udvalget.

Jeg forstod endvidere på hr. Enggaard, at han ville benytte lovforslaget som anledning til en måske lidt videre drøftelse af hele luftfartsloven og inddrage andre spørgsmål herunder. Der blev nævnt som eksempel, hvorledes man på foranledning af de sidste ugers begivenheder omkring smuglerierne definerede flyvepladser, og det er da helt naturligt, at man tager den anledning, som dette lovforslag giver, til at bringe andre spørgsmål ind.

Jeg har forsøgt at besvare de spørgsmål og kommentere de synspunkter, der har været nævnt, og skal blot sluttelig sige, at forslaget her måske nok ikke er den rette basis for en diskussion om en udflytning til Saltholm, således som tre af de fem ordførere var inde på det, men blot gentage, at netop miljøfaktoren er en af de væsentligste ting, når hele Saltholmspørgsmålet skal afgøres i en forhåbentlig nær fremtid.

Hermed sluttede forhandlingen.

Lovforslagets overgang til anden behandling vedtoges uden afstemning.

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

Den næste sag på dagsordenen var:

Første behandling af forslag til lov om grundejerbidrag til offentlige veje. (Vejbidragslov).

(Lovforslaget (nr. 62) findes i tillæg A. sp. 993 fremsættelsen i tidenden sp. 1235).

Lovforslaget sattes til forhandling.

Gørssen: Fremsættelsen af vejbidragslovforslaget er andet og sidste led i gennemførelsen af vejlovsudvalgets udkast til ensartede og mere tidssvarende bestemmelser i vejlovgivningen. Ligesom det af ministeren den 3. november 1971 fremsatte forslag til lov om private fællesveje bygger det nu fremsatte forslag til vejbidragslov på den af vejlovsudvalget afgivne betænkning nr. 367 af 1964 om private fællesveje og vejbidrag, som er afgivet på grundlag af et langvarigt og grundigt forudgående kommissionsarbejde.

Det foreliggende lovforslag afløser dels den gamle københavnske gadelov fra 1857, dels en række vejvedtægtsregler, som har været indbyrdes afvigende. Det er derfor tilfredsstillende, at der ved lovforslaget tilvejrbringes mere moderne regler, som optages i selve loven, hvorved den hidtidige, ikke altid lokalt begrundede uensartethed i disse bestemmelser ophæves.

Som allerede nævnt under første behandling af privatvejslovforslaget må de to lovforslag behandles i sammenhæng, og dette er der nu skabt mulighed for, hvilket jeg takker ministeren for.

Lovforslaget er præget af at være baseret på en betænkning fra 1964, uden at der har været tid til en harmonisering med de seneste års lovgivning. Jeg tænker her særlig på loven om by- og landzoner og loven om frigørelsesafgift. Det kunne synes irrationelt overhovedet at pålægge nogen borger særudgifter til veje, som er offentlige og altså fortrinsvis skulle have betydning for den almindelige færdsel. Imidlertid må det erkendes, at der er ført en meget forskelligartet praksis med hensyn til afgørelse af, om en vej optages som offentlig eller ikke. Det kunne derfor virke som en urimelig fordel for grundejerne, hvis den ofte ret tilfældige omstændighed, at deres ejendom grænser til offentlig vej, skulle medføre, at de i mod-

[Gorssen]

sætning til lodsejere ved private veje kunne udnytte ejendommens beliggenhed ved vejen til bebyggelse eller på anden måde uden at betale derfor. Selv om der kunne opnås administrative lettelse ved f. eks. finansiering over ejendomsskatterne, bør vejbidrag opretholdes, for at borgerne ved offentlige og private veje bliver ligestillede og for at sikre, at de enkelte interesserede ejendomme betaler for de fordele, som vejen giver dem.

Det må anses for værdifuldt, at der ved lovforslaget tilvejebringes en tydeliggørelse og rationalisering af de nugældende gamle retsregler og vedtægtsbestemmelser, som kan være svære at finde, eller som ligefrem har givet anledning til megen tvivl. Ikke mindst de hidtidige regler om bidrag til endelig belægning har givet anledning til tvivl og mange klager, og lovforslagets regel om vejbidrag til begrænset udvidelse af offentlige veje er lettere forståelig for lodsejerne og mere rationel.

Det må ligeledes anses for tilfredsstillende, at det direkte af lovforslaget fremgår, at der som hovedregel ikke kan kræves vejbidrag til facadeløse veje, hvortil der ikke kan opnås direkte adgang fra ejendommen.

Endvidere er lovforslagets regler om fremlæggelse af vejbestyrelsernes påtænkte beslutninger om pålæg af vejbidrag helt i tråd med ønsket om en større offentlighed i forvaltningen. Selv om de foreslåede regler om fremlæggelse og indkaldelse af de berørte grundejere medfører øget administrativt besvær for vejbestyrelserne, må det kunne tiltrædes af alle parter, at grundejerne får lejlighed til at udtale sig, forinden endelig beslutning om pålæg af vejbidrag træffes.

Under folketingsbehandlingen kan der være grund til at se nærmere på en række enkeltheder i lovforslaget. Som fremhævet i ministerens fremsættelse er hovedlandevejene, der fra 1. april 1972 fuldt ud finansieres af staten, undtaget fra lovforslagets bestemmelser. Som motivering herfor angives, at det ikke skønnes rimeligt at pålægge grundejerne ved disse veje, der primært betjener den gennemgående trafik, vejbidrag. I princippet må denne tanke være rigtig, men kendsgerningerne er, at mange hovedlandeveje i dag løber gennem byer eller bymæssige bebyggelser, og at disse veje ikke ad-

skiller sig væsentligt fra landeveje, eller endog biveje af høj standard, hvortil vejbidrag opkræves. Det må forventes, at der kan gå endnu mange år, før disse gennemfartsveje er afløst af facadeløse omfartsveje omkring byer og bebyggelser, og indtil dette er gennemført, vil det være uforståeligt for grundejerne i disse områder, at en ejendom beliggende ved en hovedlandevej skal slippe for vejbidrag, når en tilsvarende ejendom ved en landevej i samme bysamfund skal betale sådanne bidrag, måske endda af betydelig størrelse. Det må derfor nøje overvejes, om tiden er moden til at undtage hovedlandevejene fra lovens gyldighedsområde, da det må være en forudsætning, at lovregerne er forståelige for borgerne.

Af lovforslagets § 16 fremgår det, at ejeren af en ejendom, der benyttes til landbrug, skovbrug eller gartneri, og som ikke er udstykket i parceller, kan forlange udsættelse af betalingen og forrentningen af den del af vejbidraget, der overstiger bidraget for en almindelig bebygget parcelhusgrund i det pågældende område. Denne bestemmelse hidrører fra vejlovsudvalgets udkast fra 1964 og begrundes med, at de pågældende ejendomme ikke i første omgang vil have samme interesse i kostbare offentlige vejanlæg som mere intensivt udnyttede ejendomme, f. eks. industrivirksomheder og parcelhuse.

På grund af de forpligtelser, som den i den mellemliggende tid gennemførte lov om by- og landzoner har pålagt kommunalbestyrelserne i form af etablering af hovedforsyningsanlæg i byzonerne, bør det under folketingets behandling af lovforslaget nøje undersøges, om disse regler er tilstrækkeligt harmoniseret med de senere års lovgivning. Muligvis ville det være mere hensigtsmæssigt at lade zonelovens grænser være afgørende for betaling af vejbidrag, således at dette pålægges og normalt forfalder til øjeblikkelig betaling på ejendomme beliggende i byzone, medens ubebyggede arealer i landzone normalt ikke pålægges vejbidrag.

Klagebestemmelserne i lovforslaget § 19 er udformet i overensstemmelse med § 9 i privatvejslovforslaget, og af hensyn til ønsket om en forenklet administration bør det på samme måde som nævnt under første behandling af privatvejslovforslaget undersøges nærmere, hvorledes klageadgangen

[Gorrsen]

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

[Støhr Johansen.]

afløse af en egentlig lovgivning. Der ligger naturligvis deri en betydningsfuld lettelse for såvel borgerne som myndighederne.

Imidlertid må det tilføjes, at der er sket en meget betydelig udvikling i trafikintensiteten, siden vejlovsudvalget afgav sin betænkning, en udvikling, der, efter hvad prognoserne siger, vil fortsætte fremover, og det kan godt føre med sig, at denne kolossale stigning i antallet af motorkøretøjer vil medføre, at man må revidere sit syn på, hvor stor en del af vejudgifterne det med rimelighed kan pålægges grundejerne at bære. Samtidig må det tages i betragtning, at loven om offentlige veje medfører en helt ny administrativ deling af vejnettet og endvidere afskaffer refusionsordningerne, der blev erstattet af bloktilskuddet. Vejudgifterne kan derved tænkes at få en anden prioritetsstilling i kommunernes anlægsprogrammer, hvad der jo også var meningen, men det bør under behandlingen af vejlovsforslaget påses, at der ikke herved sker grundejerne uret. Princippet må fortsat være, at det påhviler grundejerne at betale for vej til deres ejendom i forhold til den nytte, den enkelte grundejer har af vej anlægget, medens det offentlige må betale for den gennemgående trafik. Det er også mit indtryk, at det er det, der er baggrunden for de tanker, der er fremsat i lovforslaget, og jeg mener derfor, at det er principielt rigtigt, som det nu er foreslået, at der ikke opkræves grundejerbidrag til facadeløse veje, som udelukkende tjener en gennemgående trafik, men det kan dog hændes, at sådanne veje i moderne udstykninger med trafikdifferentiering har en til dels lokal funktion, og så må spørgsmålet tages op.

Det er måske forkert, at der ikke kan pålægges bidrag ved private fællesvejes overtagelse som offentlige ud over udgifterne til vejenes udbygning, men disse bestemmelser kan vi se på i udvalget, de er jo af meget teknisk karakter. Det gælder i øvrigt lovforslaget som helhed, at det består af detailbestemmelser, som er velegnede til udvalgsbehandling. For at sige det direkte er det næsten umuligt at komme igennem med et sådant lovforslag, hvis der ikke gennemføres en meget omhyggelig udvalgsbehandling. Man må så også forvente efter den kritik, visse kommunalfolk har fremsat, at

man dér vil få henvendelser fra kommunerne, muligvis også fra grundejerrepræsentanter og andre, der berøres af lovforslaget, og man må så have en drøftelse af de detailsynspunkter, som sikkert vil fremkomme, når vi skal til at forhandle om enkeltheder i udvalget.

Disse betragtninger gælder i og for sig også bestemmelserne om vejbredder, der er noget forskellige fra privatvejslovsforslagets, og det gælder de noget kontroversielle spørgsmål om kommunernes pligt til at betale arealerstatninger og erstatninger for ulemper og servitutpålæg og grundejernes stilling til bestemmelserne om endelig belægning, udsat vejbidrag og omfordeling af vejbidrag. Endvidere er der spørgsmålet om rimeligheden af, at grundejerne ved hovedlandeveje fritages for bidrag til fortov, og der er problemerne i forbindelse med overvæltning af vejbidrag i tilfælde, hvor en vej løber langs med jernbaner, lufthavne eller vandløb. Dertil kommer, som det vigtigste, bestemmelserne om fordeling af vejbidrag og lån.

Jeg skal blot gøre den bemærkning, at det måske ville være hensigtsmæssigt at give vejmyndigheden et noget friere skøn ved anvendelse af kriterierne: facadelængde, arealstørrelse, ejendomsværdi eller benyttelse af ejendommen, end der her er lagt op til. Aftaler med grundejerne derom burde måske kunne indgås med et kvalificeret flertal ligesom i foreslaget til privatvejslov.

Spørgsmålet om løbetiden for lån til vejanlæg, og om sådanne lån fortrinsvis skal søges hos pengeinstitutterne, er vi fra mit partis side åbne for en drøftelse af, men hvad enten der bliver tale om kommunale kapitaludlæg eller komune garanti for private lån, er det af betydning, hvorledes tilsynsmyndigheden er instrueret af indenrigsministeren.

Jeg vil slutte med at sige, at vi fra konservativ side ser hen til en moderniseret, ensartet og gerne forenklet vejlovgivning, og kan tilsige vor positive medvirken til det videre arbejde henimod dette mål, som vi mener vi er kommet et langt stykke nærmere med det lovforslag, der her foreligger.

Holmberg: Lovforslaget om private fællesveje er jo fremsat og ligger i udvalg, og ved første behandling blev der gjort opmærksom

[Holmberg.]

på, at der ville komme et lovforslag om grundejerbidraget, hvilket også er naturligt, for de hører jo meget nært sammen. Det er rigtigt, at begge lovforslag i udpræget grad egner sig til udvalgsbehandling, og derfor er det også rimeligt ved første behandling — det er jo også meningen — i første række at komme med principielle betragtninger.

Det, lovforslaget tilsigter, er en afløsning og modernisering af de meget gamle bestemmelser, som går helt tilbage til 1857, og dette må naturligvis være rigtigt. Det er også et godt mål i sig selv at få mere ensartede regler i hele landet, og det må vi stort set erkende vil blive en kendsgerning, hvis lovforslaget bliver lov.

Men der er så afgjort efter min mening mange enkelte ting, vi skal drøfte, og på visse områder er jeg meget uenig med de to foregående talere, som efter min mening var typiske kommunale repræsentanter, i dette tilfælde over for grundejerne. Jeg vil gerne komme med nogle bemærkninger herom.

Det drejer sig altså om grundejerbidraget, som nogle steder er lempet og andre steder skærpet, og visse områder er undtaget fra lovforslagets bestemmelser, hvilket også er naturligt efter den ændring, der skete ved de lovforslag, som var til behandling sidste år om visse hovedlandeveje, som efter 1. april bliver amtsveje og overtaget af staten. Her kan jeg naturligvis give medhold i den betragtning, at det er rimeligt, at grundejerne bliver fri for bidrag ved de mere gennemgående veje.

Så kommer § 3 om pålæg af vejbidrag, og her får vejbestyrelsen jo meget store beføjelser. Vi ved nok, at grundejerne kan klage, og vi ved også, at der er visse frister, som er nævnt, men som regel er grundejeren i de sager her så afgjort den lille mand over for det offentlige. Naturligvis skal der nogle til at bestemme, men det ville absolut være rigtigt, om vi kulegravede det meget nøje for at se, om der nu er ramt rigtigt overalt. De bestemmelser i lovforslaget om, hvor vejbidrag ikke må afkræves — altså ud over ved visse hovedlandeveje og amtsveje, som bliver overtaget af staten — kan jeg acceptere. Men så kommer vi til bidragsfordelingen, fremlæggelse og indkaldelse, betaling af vejbidraget, udpantning, klagebestemmelser m. v. Disse nye bestemmelser skulle med-

føre større overskuelighed, og det er jo også et godt mål i sig selv. Men hele lovforslaget er jo udarbejdet på grundlag af et udkast fra 1964 fra ministeriet for offentlige arbejders vejlovsudvalg. Der er sket ændringer også i de ønsker, der har været fremført fra kommunal side. Ministeriet har i ikke ringe udstrækning fundet, at de kommunale organisationer var gået alt for vidt. Lad mig bare nævne et enkelt eksempel: arealudgifter. Det har været ét blandt mange ønsker fra flere kommuner — og sågar Kæmnerforeningen har blandet sig i diskussionen, hvad de så ellers har med den sag at gøre — at de helt eller delvis skulle afholdes af grundejerne. Men det er altså ikke taget med, og det skal ministeren i al fald ingen utak have for.

Der er dog også andre ting, jeg gerne vil have drøftet i udvalget, og det bryder altså lidt med de to foregående talere, hr. Gorrssen og hr. Stæhr Johansen. Jeg kunne forstå, at i alle tilfælde hr. Gorrssen var lidt betænkelig ved, at grundejerne måske skulle fritages for vejbidrag ved de facadeløse veje og de gennemgående veje. Men jeg vil da gå videre med modsat fortegn. Er det rigtigt i det hele taget, at amtskommunerne pålægger vejbidrag til offentlige veje, herunder også de kommunalt bestyrede hovedlandevej? Er det rigtigt, at primærkommunerne kan pålægge vejbidrag igennem amtskommunerne til fortovsanlæg ved det, vi forstår ved virkelige offentlige veje? Jeg er nok klar over, det ikke gælder, hvor der er adgangsbegrænsning, det manglede egentlig også bare, hvis det skulle gælde her. Men er det også rigtigt, at en amtskommune kan pålægge grundejerbidrag til parkeringsanlæg? Jeg har nok set motiveringen, at måske enkelte grundejere kan have gavn heraf, og det tror jeg gerne, men det er en ting, vi absolut må kigge nærmere på, for det er jo trods alt offentlige pladser.

Jeg ved da godt, at de ting, jeg rejser her, så afgjort er principielle, og de er heller ikke uden økonomisk rækkevidde. Det er ikke så enkelt, det ved jeg godt, men det er det heller ikke meningen det skulle være. Jeg takker i al fald ministeren for, at han nu ændrer den nuværende retstilstand, som det egentlig er ufatteligt at befolkningen indtil nu har affundet sig med. Der står i bemærkningerne til lovforslagets § 13:

[Holmberg.]

„Under den hidtidige retstilstand har kommunerne ikke haft nogen pligt til at forhandle med lodsejerne eller give disse mulighed for at rejse indsigelse, inden kommunen traf beslutning om pålæg af vejbidrag“.

Nu kommer de nye bestemmelser heldigvis og siger, at det må anses for hensigtsmæssigt og i overensstemmelse med principerne om partsoffentlighed, at grundejerne, inden endelig beslutning om bidragspligt træffes, får klar besked om baggrunden for pålægget og om fordelingen mellem lodsejerne. Også her gælder det, at det så afgjort er en modernisering, som i mange år har været tiltrængt, og det er egentlig ufatteligt, at det ikke er kommet før.

Jeg vil endnu en gang nævne, om det er rimeligt og rigtigt, at kommunerne kan pålægge vejbidrag ved, hvad vi forstår ved de offentlige veje, og lad mig i samme forbindelse spørge ministeren — jeg forlanger ikke svar i dag, for det er jo meget svært at give — hvad koster det i det hele taget at administrere disse ordninger? Jeg ved ikke, om det måske var rimeligt ved hvert enkelt lovforslag, der blev fremsat her i folketinget, at spørge, hvad det koster at administrere. Det kan vi også spørge om her. Hvor store er de lodsejerbidrag, der kommer ind i det offentliges kasser, og ville det ikke i det hele taget principielt og praktisk være rimeligt, om kommunerne og ikke grundejerne finansierede de offentlige vejanlæg. Dette er altså principielle betragtninger, og jeg stiller ingen forslag om ændringer, men ønsker at drøfte det videre i udvalget. Sandheden er jo, det ved vi alle, at trafikken ændrer karakter, og det, der måske var rigtigt på disse områder for mange år siden med langt mindre trafik, er måske ikke rigtigt mere.

Jeg har med vilje flere gange sagt offentlige veje. De såkaldte private fællesveje behandles i et andet lovforslag, men de hører til dels sammen, og spørgsmålet er, om der ikke også er visse ting, der trænger til en modernisering med hensyn til lodsejerne ved de private fællesveje. Jeg vil rejse det spørgsmål, om det måske ville være rimeligt, at kommunerne i videre udstrækning end hidtil får pligt til at overtage disse private fællesveje, for de ændrer nemlig også karakter. Vi er jo nogle, der har disse pri-

vate fællesveje og kender byrderne derved. Vi har pligten til at renholde dem og gøre dem i stand, men de er offentlige på den måde, at enhver kan køre på dem. Vi kunne måske komme ind på den tanke, at hvis lodsejeren betalte, skal vi sige godt halvdelen af det, det koster at få gjort dem i stand — og idet der tages hensyn til, hvad vejbestyrelsen måtte bestemme — om der så ikke kunne være større pligt til for kommunerne og det offentlige at overtage disse såkaldte private fællesveje.

Jeg erkender ganske åbent, at disse tanker er et brud med det, der står i lovforslaget; og som jeg nævnte før, har jeg ikke stillet forslag om ændringer. Jeg tilsiger så afgjort en velvillig udvalgsbehandling, og jeg vil gerne have drøftet alle de ting, som jeg har nævnt her, for jeg tror da ærligt talt, at i en moderne tid trænger de sig mere på end for mange år siden.

Skovmand: På mit partis vegne vil jeg gerne udtrykke tilfredshed med, at dette lovforslag nu fremsættes, så det kan behandles sammen med lovforslaget om de private fællesveje. Jeg kan stort set sige det samme om dette lovforslag, som jeg gjorde ved første behandling af lovforslaget om de private fællesveje, nemlig at det er en fordel, at der indføres ensartede bestemmelser, og at de nu kommer til at stå i en lov, ikke i en række lokale vedtægter. Det er jo også gavnligt for debatten omkring disse ting, at man har en lov, som man kan ændre i, hvis der er nogle ting, som man føler ikke virker tilstrækkeligt. Det er anderledes besværligt at diskutere vedtægter.

Det betyder ikke, at der ikke kan være enkeltheder i lovforslaget, som vi må se på allerede nu, men det må ske under udvalgsbehandlingen, og jeg vil gerne foreslå, at denne behandling kommer til at ske i det allerede nedsatte udvalg om de private fællesveje.

Arne Larsen: Andre ærede ordførere har jo ret grundigt behandlet det foreliggende lovforslag, vejbidragsloven, som den bliver kaldt, og der er vel ingen grund til at gå mere i enkeltheder, end andre ordførere har gjort. Vi er enige om, at det er en udmærket ting, at der her er sket et væsentligt fremskridt, at det udvalgsarbejde eller

[Arns Larsen.]

kommisionsarbejde, som ligger forud for dette lovforslags fremsættelse, har været meget grundigt, og at ministeren stort set har henholdt sig til det udarbejdede udkast. Derfor kan jeg på mit partis vegne tilsige megen velvilje ved dette lovforslags gennemførelse.

Vi har jo haft vejbidrag i Danmark i mange hundrede år. Nogle af de bestemmelser, vi har i dag, grunder sig på en lov fra 1857, den københavnske gadelov, og visse vejvedtægter, som kommunerne har indført i relation til denne lovgivning; og det er naturligt og rigtigt, at vi får det hele samlet i én lovgivning, og at vi får principperne og det, som de tidligere vedtægter indeholdt, nedfældet i lovform.

Der er blevet fremsat nogle enkelte principielle bemærkninger dels af hr. Gorrsen, dels af hr. Holmberg, som jeg nok synes er nogle overvejelser værd. F. eks. det spørgsmål, som ministeren har fremhævet, at vejbidrag ikke skal opkræves ved facadeløse hovedveje, og så på den anden side det spørgsmål, der rejses af hr. Holmberg, om man ikke skal have en tilbunds gående eller tilfredsstillende definition af, hvad der egentlig er offentlige veje. Det er nok noget, som kan give grund til overvejelser, for her er altså for så vidt to modsatrettede synspunkter. Jeg vil i og for sig også mene, at dér, hvor man kan tale om en virkelig offentlig vej, som betjener gennemkørende trafik, som altså ikke er lokalt betonet, må lodsjerne være fritaget for vejbidrag. Det er nok rigtigt, at der skal kulegraves lidt kraftigere i denne problematik, men det er jo også det, vi har udvalget til, og jeg tror, at et udvalgsarbejde er meget ønskeligt og nødvendigt, for her er tale om teknik og administrative regler, som det vel ikke er helt nemt for ethvert folketingsmedlem at overse, men igennem udvalgsarbejdet kan man få kulegravede problemerne.

Det vil nok også være af interesse for udvalget at høre de kommunale myndigheders opfattelse i forbindelse med det fremsatte lovforslag, idet det jo ikke helt og holdent følger det udkast, som i sin tid var udarbejdet. Vi har jo haft et lille problem i forbindelse med privatvejsforslaget, idet visse kommunale myndigheder har ment, at lovforslaget ikke var helt, som de havde fo-

restillet sig efter det udkast, der i sin tid blev udarbejdet, og det skulle vi jo nødig have gentaget i forbindelse med dette lovforslag.

Men jeg kan tilsige mit partis velvillige medarbejderskab, sådan at vi kan få dette lovforslag gennemført og få rettet de småting, som eventuelt skal rettes.

Ministeren for offentlige arbejder (Kampmann): Også behandlingen af dette lovforslag om grundejerbidragene til de offentlige veje giver mig anledning til at takke for den enstemmigt velvillige modtagelse, som lovforslaget har fået.

Det er jo rammende karakteriseret sidst af hr. Arne Larsen som et spørgsmål væsentligst om teknik og administration, og der er ikke meget gængs politik i det foreliggende lovforslag. Dog er det vel rigtigt at sige, at hr. Holmberg krydrede første behandling her med en række bemærkninger, som måske var af mindre teknisk og administrativ art, nemlig ved at rejse spørgsmålet om, hvorvidt det var de rette, der kunne opkræve de pågældende bidrag, og om, hvorvidt det var de rette, de pågældende bidrag blev opkrævet af. Men jeg forstod også, at det var et spørgsmål, der kunne drøftes videre i udvalget, og det må også være det rette forum.

Det er også rammende blevet sagt om lovforslaget, at det først og fremmest drejer sig om en modernisering og en ensartetgørelse af det tidligere lovgrundlag eller hjemmelsgrundlag, som jo stammer helt tilbage fra 1857, hvilket ofte i sig selv kan være en god begrundelse for at foretage en ajourføring, og her har man altså ikke alene foretaget en ajourføring, men også en ensartetgørelse af de gældende regler.

Jeg har bemærket mig, at hr. Gorrsen rejste en række, synes jeg, vægtige spørgsmål, som naturligvis bør drøftes i udvalget, nemlig for det første spørgsmålet om at undtage for bidragspligten ved hovedlandevejene, således som foreslået er, for det andet spørgsmålet om denne lovgivnings relationer til zonelovgivningen og for det tredje hele spørgsmålet om proceduren ved fastsættelsen og opkrævningen af vejbidrag. Det er hver for sig meget væsentlige spørgsmål, som naturligvis må drøftes i udvalget, og det er jo, som jeg sagde om privatvejsforslaget, ligeledes et rigtigt udvalgslovforslag,

[Ministeren for offentlige arbejder.]

vi har liggende foran os her. Jeg har selv bestræbt mig på at få det frem så tidligt — som det også blev bemærket af ordførerne — at det kunne gå ind, før en egentlig reel behandling af privatvejslovsforslaget var kommet i gang, og det synes efter de ordførerbemærkninger, der har været fremsat i dag, at være lykkedes.

Hermed sluttede forhandlingen.

Lovforslagets overgang til anden behandling vedtoges uden afstemning.

Formanden: Jeg foreslår, at lovforslaget henvises til udvalget angående forslag til lov om private fællesveje. (Privtvejslov). Hvis ingen gør indsigelse mod dette forslag, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Den næste sag på dagsordenen var:

Første behandling af forslag til lov om visse hovedlandevejsstrækninger.

(Lovforslaget (nr. 71) findes i tillæg A. sp. 1095, fremsættelsen i tidenden sp. 1374).

Lovforslaget sættes til forhandling.

Horn: Det foreliggende lovforslag dækker jo som tidligere lovforslag af lignende karakter dels anlæg af vejstykker, dels bemyndigelse til at projektere vejstykker.

Lovforslaget her omfatter to anlægsområder. Det ene er et stykke af den nordsydgående jyske motorvej, nemlig den strækning, som har sit midterstykke med en højbro over Vejle Fjord. En del af vejen menes ikke foreløbig at skulle udvikles til en fuld 4-sporet motorvej, og det er vel også rigtigt, at der måske ikke er døgntrafik nok til, at det er fornuftigt, eller rettere sagt, det er fornuftigt at vente lidt, til døgntrafikken bliver noget større i området. Det er velbe-

grundet både trafikalt og økonomisk, og det kan vi give vor tilslutning til.

Det samme gælder for det andet anlægsstykke, nydannelsen for hovedvej A 15, altså Århus-Grenå, og det er stykket fra Skødstrup nord om Rønde til Tåstrup. Også anlægget af dette stykke er særdeles velbegrundet, idet vi jo ved, at der på hovedvej A 15 er meget, meget store trafikale vanskeligheder på visse tider af døgnet. Vi ved også, at man i Århusområdet som i alle byer, der har en lufthavn i sin nærhed, lægger vægt på, at man forholdsvis hurtigt og uden større trafikrisiko kan komme fra sit område til lufthavnen. Den mulighed forbedres væsentligt ved, at man får lavet dette nye vejstykke til A 15. Også det er både trafikalt og transportøkonomisk velbegrundet. Det samme gælder den sidelinje eller udfletning, man kalder Molsvejen, og som skal være 5 km lang.

De to anlæg vil koste i snit ca. 70 mill. kr. om året, og når det kommer op på det højeste, altså i de største byggeår, 120 mill. kr., men det er vel en størrelsesorden, som er acceptabel inden for de økonomiske rammer og den økonomiske formåen, vores land har i de år, der kommer.

For begge vejstykker gælder naturligvis som tidligere, at hvor man bygger nye veje, nedklassificeres de bestående hovedveje, og det går jeg ud fra at der fortsat vil være enighed om også skal gælde for de områder, der her er tale om.

Endelig er der det sædvanlige afsnit om en projekteringsbeføjelse. Den drejer sig i år om et stykke af sydmotorvejen, altså forbindelsen fra København over Fugleflugtslinjen, og det stykke, der her er tale om, er stykket fra Nordfalster over Guldborgsund og frem til den bestående motorvej. Det vil huskes, at da vi traf principbeslutningen om denne motorvej, var der delte meninger om linjeføringen. Lovforslaget har den linjeføring, vi dengang foretrak, og da det gælder for anlægsområderne her som for projekteringsområdet, at der er tilslutning fra alle de lokale myndigheder, kommunale og re-