

[**Stæhr Johansen.**]

bare sige én ting: det løser ikke problemet, og jeg mener, vi her handler alt for langsomt.

(Kort bemærkning).

Arne Larsen: Ministeren trak nu de økonomiske problemer frem: når vi nu har fået de nye undersøgelser, kunne det ske, at udbygningen af dette S-baneanlæg i København kostede 1 milliard kr., og så bliver ministeren nervøs og tænker: gud ved, om vi så har råd til det, og det må vi så undersøge til den tid. Men jeg ønsker, at ministeren til efteråret grundigt har undersøgt, hvad det koster, og ud fra hvad det koster, og hvad landet har råd til, giver os et lovforslag, som siger: på det tidspunkt og inden for det interval af tid skal vi have det anlæg færdigt, og inden for det interval af tid skal vi have det anlæg færdigt, for det har vi råd til over en sådan årrække. Det mener jeg ministeren har en forpligtelse til at komme med, alt det andet er udenomssnak.

Ministeren for offentlige arbejder (Kampmann): Det ønske kan til fulde opfyldes inden for den dagsorden, som folketinget vedtog i onsdags, men som et flertal i SF ikke stemte for.

Hermed sluttede forhandlingen.

Lovforslagets tekst og dets overgang til tredje behandling
vedtoges uden afstemning.

Fjerde næstformand (Morten Lange): Jeg foreslår, at lovforslaget går direkte til tredje behandling uden fornyet udvalgsbehandling. Hvis ingen gør indsigelse mod dette forslag, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Den næste sag på dagsordenen var:

Anden behandling af forslag til lov om ændring af lov om offentlige veje.

(Første behandling af lovforslaget (nr. 70) findes i tidenden sp. 2268, udvalgets betænkning i tillæg B. sp. 1781).

Der var stillet 21 ændringsforslag i betænkningen.

Uden for betænkningen var der ikke stillet ændringsforslag.

Lovforlagets paragraffer, ændringsforslagene og spørgsmålet om lovforslagets overgang til tredje behandling sættes til forhandling under ét.

Bent Sørensen: I modsætning til det foregående lovforslag, som jo ingen ændringsforslag havde, men som alligevel medførte en lang debat, er dette et lovforslag, der har mange ændringsforslag, men som jeg formoder ikke kræver nogen lang debat.

Vi vil gerne takke ministeren for hans positive indstilling over for de forslag, der er kommet frem i udvalget, og de drøftelser, vi har haft i udvalget. Vi har fået ændret lovforslaget på en lang række områder, således at det virkelig er blevet bedre, også bedre administrerbart, og jeg skal ganske kort på mit partis vegne anbefale lovforslaget til endelig vedtagelse ved tredje behandling.

Stæhr Johansen: Jeg er glad for, at jeg i modsætning til før denne gang også kan sige tak til ministeren for offentlige arbejder. Jeg tror, jeg allerede ved første behandling sagde det, men jeg vil gerne gentage det, at dette er et uhyre teknisk lovforslag, et forslag, der politisk måske ikke har de store aspekter, men som er betydningsfuldt på grund af de retsafgørelser, der fremover kan træffes, jeg tænker både på ekspropriationsproceduren og meget andet. Lovforslaget har ved at gå igennem udvalget fået en bedre udformning, end det havde, da det blev fremsat, og jeg vil også gerne her takke ministeren, fordi han har foreslået lovforslaget ændret, så det, som det nu vil foreligge her efter anden behandling, er meget klarere. Det er en rent teknisk forbedring, som jeg betragter som en stor hjælp, når denne lov skal anvendes i praksis ude omkring.

Jeg er meget tilfreds med de ekspropriationsbestemmelser, som lovforslaget indebærer, og jeg er også meget tilfreds med, at det problem, som blev rejst af Aalborg Portland-Cement-Fabrik A/S, da vi behandlede

[Stæhr Johansen.]

et lignende lovforslag om offentlige veje for et år eller halvandet siden, er blevet løst på en tilfredsstillende måde.

Endvidere er der oliebranchens henvendelse, hvori man skriver, at man ikke finder, at det bør være den enkelte vejbestyrelse, der kan bestemme, hvor der må være olietanke, altså benzinstationer. Kun vejtekniske forhold bør være afgørende, og vi ved jo alle sammen, at ved hovedveje er det et meget stort problem med ind- og udkørsel. Da man læste lovforslaget første gang, kunne man tro, at man af næringsmæssige, altså konkurrencemæssige grunde, kunne begrænse antallet af tankstationer. Dette har ministeren klart svaret på, idet der står:

„Man finder ikke, at retningslinjerne indebærer nogen rigoristisk næringsretlig kontrol med indretning, udformning og drift af tankanlæg, eller at indholdet af disse går ud over de beføjelser, der tilkommer en vejbestyrelse efter vejbestyrelseslovens § 52, stk. 3, og forslagets § 104.“

Med disse ændringsforslag og med den udtalelse, som er kommet fra ministeren, og som selvfølgelig vil være vejledende, hvis der kommer nogle domstolsspørgsmål, kan jeg på mit partis vegne anbefale at stemme for lovforslaget ved anden behandling.

Holmberg: Som det fremgår af betænkningen, indstiller et enigt udvalg lovforslaget, som det nu tegner sig, til vedtagelse. Jeg må nok også have lov at sige, at der har været gjort et indgående arbejde, og jeg føler ingen trang til her at uddybe alle de ændringsforslag, som vi som sagt er enige om. Der kan altid være en afvejning af, om vi har fundet det rigtige forhold mellem kommune, amt, stat og borger, men jeg mener at kunne sige, at som helhed er borgerens retsstilling blevet styrket, og på venstres vegne kan jeg anbefale de stillede ændringsforslag og i øvrigt også lovforslaget som helhed, når det kommer til afstemning.

Skovmand: Jeg kan i lighed med de foregående ordførere gå ind for lovforslaget, og jeg vil gerne udtrykke anerkendelse af den beredvillighed, ministeren har vist til at imødekomme ønsker om ændringer af lovforslaget.

Blandt de spørgsmål, der er blevet behandlet i udvalget, vil jeg især fremhæve spørgsmålet om gamle stier, f. eks. skole- og kirkestier, der af den ene eller den anden grund ikke har stået på en kommunes fortegnelse over stier. Når disse stier ikke står på stifortegnelsen, risikerer man let, at de nedlægges af ejerne, og at almenheden dermed mister adgangen til rekreative områder. Jeg er derfor glad for, at ministeren i sit svar oplyser, at sådanne stier når som helst kan optages på stifortegnelsen, og at kommunerne normalt ikke skal betale erstatning herfor. Jeg håber, denne ret vil blive udnyttet af kommunerne til gavn for almenheden.

Derudover har jeg med interesse noteret, at ministeren vil overveje spørgsmålet om oprettelse af byggelinjer for at sikre mod støj, og at man her blot afventer en indstilling fra forureningsrådet for at gå videre med sagen.

Ministeren har endvidere oplyst, at loven åbner mulighed for at etablere normer for anbringelse og udformning af vejskilte. Jeg vil gerne opfordre ministeren til at arbejde videre med denne sag. Det er uheldigt for færdselssikkerheden, at bilister skal bruge alt for meget af deres opmærksomhed til at finde og eventuelt tyde vejskilte, og derfor mener jeg, at der er behov for et direktiv om disse ting.

Arne Larsen: Den lov, der ændres ved dette lovforslag, får jo nu 114 paragraffer, men giver ikke anledning til særlig mange bemærkninger fra min side. Mit parti kan tilslutte sig de stillede ændringsforslag, og jeg er glad for, at diverse fremmedord nu er blevet udraderet af loven.

Der var dog lige problemet „tankanlæg“. Vi har jo fået en henvendelse fra Oliebran-

[Arne Larsen.]

chens Fællesrepræsentation, som er nervøs over udformningen af § 104. Nu giver man jo vejbestyrelsen en vis myndighed til at afgøre, hvorvidt der kan oprettes tankanlæg ved vore landeveje, men jeg vil have lov til at understrege det, som ministeren svarer på denne henvendelse, at det er ikke forudsat, at den enkelte vejbestyrelse skal lade sit skøn bestemme af mere almene samfundsøkonomiske overvejelser over, om der bør være flere eller færre tankanlæg, selv om man måske nok kunne have ønsket, at de almene samfundsøkonomiske overvejelser virkelig kom ind i billedet, når det drejer sig om oprettelse af tankanlæg. Vi har jo set et utal af dem ud over landet, og jeg tror såmænd, at vi godt kunne undvære mindst 50 pct. af dem. Men ministeren siger jo, at vejbestyrelsen i sine overvejelser må lade indgå en afvejning af på den ene side behovet for yderligere tankanlæg, på den anden side den færdselsmæssige risiko ved etablering af flere anlæg. Det læser jeg således, at har vi en vejstrækning, som i forvejen er rigeligt forsynet med tankanlæg, så har vejbestyrelsen en mulighed for at forhindre anlæg af yderligere tankanlæg, men skal i øvrigt ikke lade samfundsøkonomiske betragtninger gå ind i sine afgørelser. Det kan måske være rigtigt, at det ikke er en vejbestyrelse, der skal have sådanne beføjelser, men vi må se at få denne tankanlægsgalskab reduceret noget, og det ser jeg altså at der er en vis mulighed for ved de beføjelser, som vejbestyrelserne får efter § 104.

Med disse bemærkninger skal jeg give mit partis tilslutning til de stillede ændringsforslag og sige, at vi ved tredje behandling vil stemme for lovforslaget.

Ministeren for offentlige arbejder (Kampmann): Jeg vil gerne indledningsvis takke udvalget for det meget gennemgribende og omfattende udvalgsarbejde, som har fundet sted omkring denne vejlov, og som vel, efterhånden som vi er ved at være færdige med den, bringer os et stort stykke videre med en mere rationel og gennearbejdet vejlovgivning, end vi hidtil har haft.

Der blev rejst to spørgsmål her, som jeg skal besvare. Det første spørgsmål var fra hr. Skovmand om nedlæggelsen af de gamle stier, hvor jeg helt kan henvise til min

skriftlige besvarelse over for udvalget og som min personlige opfattelse udtrykke enighed med hr. Skovmand i, at vi skal have disse gamle stier på stifortegnelserne. Vi skal så vidt muligt bestræbe os på at få aktiveret disse stibetegnelser rundt omkring, så at de gamle stier ikke mere eller mindre forsvinder og på et eller andet senere tidspunkt kan give anledning til erstatningskrav osv., en udvikling, som ingen af os ønsker.

Det andet spørgsmål rejste hr. Stæhr Johansen og hr. Arne Larsen om tankanlægge, hvor jeg også gerne vil understrege bemærkningerne fra min side under udvalgsarbejdet, nemlig at man på den ene side skal tage visse behovskriterier ind og på den anden side overveje de færdselsmæssige konsekvenser af disse tankanlæg, altså understrege, at der er ikke tale om det, man måske godt kunne ønske, og som hr. Arne Larsen også tangerede: at man skulle anlægge et mere samfunds-mæssigt syn på det. Det er der ikke tale om at bruge denne lovgivning til her, vi bruger denne lovgivning til at overveje spørgsmålet ud fra et trafikalt behov og ud fra de færdselsmæssige konsekvenser. Hvis vi skal have en mere bred samfunds-mæssig overvejelse, kan det ikke ske i medfør af denne lovgivning.

Hermed sluttede forhandlingen.

Ændringsforslag nr. 1-20, § 1, således ændret, ændringsforslag nr. 21, § 2, således ændret, og § 3 vedtoges uden afstemning.

Lovforslagets overgang til tredje behandling vedtoges uden afstemning.

Fjerde næstformand (Morten Lange): Jeg foreslår, at lovforslaget går direkte til tredje behandling uden fornyet udvalgsbehandling. Hvis ingen gør indsigelse mod dette forslag, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Den næste sag på dagsordenen var:

Anden behandling af forslag til lov om udnyttelse af sten, grus og andre naturforekomster i jorden og på søterritoriet.

(Første behandling af lovforslaget (nr. 108) findes i tidenden sp. 3078, udvalgets betænkning i tillæg B. sp. 2065).