

**[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.

**Gørrsen:** 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-