

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