

[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-