

[Ole Henriksen]

cirkulære eller en bekendtgørelse, der går ud til de enkelte vejmyndigheder og amter og kommuner, vil oplyse, hvad »mindre væsentlige sager« er. Nu kan det være, ministeren synes, at der er noget, der er mindre væsentligt, men som den enkelte borger, der måske har problemer, synes er en stor sag, så jeg vil bede om, at vi i udvalget får en nærmere forklaring på, hvad det er, ministeren mener dermed.

Kirsten Wind Rasmussen (CD):

Siden regeringens tiltrædelse har det været en stor opgave at få begyndt genopretningen af dansk økonomi; det er et af hovedområderne. Et andet væsentligt område er regelsaneringsarbejdet eller, som ministeren kalder det i lovforslaget, »regelforenklingsarbejdet«.

Vi er meget trygge ved at give tilslutning til ministerens lovforslag, da det, som det fremgår af bemærkningerne, støttes af kommunerne. Vi er også glade for, at det bliver vejbestyrelserne, der tager konkret stilling til nogle af de opgaver, der hidtil er blevet varetaget fra centralt hold.

For så vidt angår spørgsmålet om begrænsningen af klager til ministeriet over de enkelte vejbestyrelses organisation lægger vi særlig vægt på ministerens bemærkning om, at dette kan ske uden væsentlig tilsidesættelse af retssikkerhedshensyn.

Men som sagt støtter vi ministerens forslag, i hvilken anledning vi vel ikke kan gøre krav på dagens største overraskelse.

Jens Otto Madsen (VS):

Ministeren for offentlige arbejder sælger ændringen af vejlovene under etiketterne »forenkling« og »decentralisering«, sidstnævnte ved at lægge visse opgaver fra det centrale ud til vejbestyrelserne.

Hvis det drejede sig om virkelig decentralisering og forenkling, var det mere konsekvent helt at lave vejlovene om og i stedet for at have tre vejbestyrelser som nu kun at have én vejbestyrelse. Det kræver selvfølgelig, at der laves andre økonomiske fordelinger, så man ikke bare vælter de økonomiske byrder over på kommunerne.

Det, der ligger VS på sinde i denne sag, er imidlertid indskrænkningerne i klageadgangen. VS har altid vendt sig imod indskrænkninger i borgernes klageadgang, og vi har

også altid vendt os mod de generelle bemyndigelser til ministeren. Med dette lovforslag agter ministeren at indføre begge disse to uskikke på én gang. Ministeren skal nemlig selv afgøre, hvad man kan klage til ham over, og hvad man ikke kan klage til ham over. Den vil VS naturligvis ikke købe.

Det fremgår også af bemærkningerne, at Kommunernes Landsforening har haft en finger med i spillet, og det giver naturligvis anledning til ekstra agtpågivenhed, for så er det erfaringsmæssigt ikke ligefrem en udvikelse af demokratiet, der står på tapetet.

Det er der heller ikke her. Som sædvanlig går Kommunernes Landsforening forrest, når det gælder om at svække borgernes retsstilling over for det offentlige, jfr. også tankerne om indskrænkning af borgernes klageadgang i lokalplansagerne. Kommunernes Landsforening har fået med, at klagefristen nedsættes fra 3 måneder til 8 uger, fordi, som man siger i bemærkningerne til lovforslagets pkt. 24, »denne frist passer bedre ind i kommunalbestyrelsernes arbejdsangang med møder normalt hver fjerde uge«. Hvad er det her for noget sniksnak? Annoncering tager tid, behandling før forelæggelse for kommunalbestyrelserne tager tid. Disse 4 ugers sekvenser har ikke nogen som helst betydning, for med annoncering og behandling i administrationen vil der jo gå længere tid end 2 gange 4-ugers sekvenser, og det er ingen naturlov, at annonceringsfasen og behandlingsfasen varer præcis 1 eller præcis 2 4-ugers sekvenser. Nej, det, der sker ved at begrænse klagefristen, er, at kommunerne får mulighed for at afvikle hele indsigelsesperioden i løbet af en sommerferie, som de jo i forvejen er specialister i, når det er en varm kartoffel, der er i hænderne. Erfaringer fra lokalplansagerne skræmmer.

I loven om private fællesveje vil ministeren indføre en klar sondring, alt efter hvilket formål en bestemt trafiksanering tjener. Der skelnes mellem trafikale forhold og forbedringer af det trafikale miljø på vejene. Denne sondring giver mulighed for at pålægge grundejerne og dermed lejerne udgifter i større omfang, end det er tilfældet i dag. Dermed bliver trafiksaneringen, når det gælder en forbedring af det trafikale miljø, til et spørgsmål om at betale. Enhver ved, at de økonomisk svageste grupper ofte bor i de områder, hvor en forbedring af det trafikale