

resser, og det må man tage højde for, inden man begynder at lave de forskellige anlægslove.

Jette Gottlieb (EL):

Også Enhedslisten kan støtte forslaget. Vi synes, det er fint med et overblik over, hvad der ligger af løse ender, og vi synes også, det er fint at få en redegørelse til Trafikudvalget.

Enhedslisten deler faktisk også CD's ønske om en afklaring efter ti år med tommeskruer på, nemlig at staten skal tilbyde erstatning, hvis igangsættelse eller afskrivning ikke har fundet sted. Det gør vi af to grunde. Den ene er, at den folkelige opbakning eller modstand får langt bedre vilkår, jo hurtigere afklaringen finder sted, eller sagt på en anden måde, det ministerielle embedsværk er bedre til at sylte, end folkelige bevægelser er.

Den anden grund til det er selvfølgelig at øge sikkerheden for, at de beboere og ejere, der bor langs et projekteret anlæg, får en relativt hurtig afklaring. Vi vil dog næsten foreslå den forbedring af forslaget, at et eventuelt projekteringsforslag automatisk bortfalder, hvis det ikke er sat i værk, inden der er gået ti år efter vedtagelsen.

Sonja Albrink (CD):

Jeg vil igen sige tak til trafikministeren for hans imødekommende modtagelse af beslutningsforslaget. Tankerne bag forslaget er da vist heller ikke ukendt for hverken vores nuværende trafikminister eller hans forgænger, for det var jo under hans forgænger, ja, forgængeren før igen, hos hr. Helge Mortensen, jeg startede kampen for at få drøftet og løst dette problem.

Tidligere trafikministre, som jeg har omtalt, har ikke været særlig imødekommende, og jeg kan da ikke lade være med at overveje, om den nuværende trafikministers fortid som justitsminister måske har været medvirkende til den holdningsændring, som er sket, for det var rent faktisk sådan, at Justitsministeriets embedsmænd, medens den nuværende trafikminister var justitsminister, lavede et notat om forholdet mellem disse lange og uafklarede projekteringsbemyndigelser og menneskerettigheder.

Justitsministeriets embedsmænd sagde her med vanlig embedsmandsforsigtighed, at man ikke kunne afvise, at det var i strid med Den Europæiske Menneskerettighedskonvention, når man opretholdt projekteringsbemyndigelsen til veje og jernbaner i årtier. Det betyder i virkeligheden, at de folk, som har et hus, en

erhvervsvirksomhed eller en landbrugsejendom midt på projekteret vejføring, i realiteten er stavnsbundet til ejendommen, og at det er så godt som umuligt at slippe af med ejendommen.

På den ene side er der nogle mennesker, som gerne vil købe ejendommen, men hvis vejen eller jernbanen kommer, er den ubrugelig. På den anden side er der folk, som gerne vil købe ejendommen, hvis vejen eller jernbanen kommer. Men da ingen ved, om den kommer, tør de ikke købe den lodseddel, og ejeren kan altså ikke komme af med sin ejendom, og alligevel får han ingen erstatning for tabet.

Hidtil har man fra de danske myndigheders side ikke været meget for at gå ind for tanken, men med baggrund i Den Europæiske Menneskerettighedsdomstols afgørelse, som faldt i 1982, hvor Sverige blev dømt for at have opretholdt et vejprojekt men en ekspropriationsbemyndigelse i længere tid, må det have været klart, at vi må have taget fat i de projekter, som vi har herhjemme.

Af hensyn til en fornuftig infrastruktur er vi selvfølgelig nødt til at have myndighedernes mulighed for at slå nogle streger på et landkort, så man kan undersøge konsekvenser, alternativer og økonomi i større anlægsprojekter, men på den anden side står den enkelte grundejers basale rettigheder. Han må vide, om han er købt eller solgt i ordenes egentlige forstand.

Derfor har vi i CD foreslået, at regeringen senest fem år efter en projekteringslovs vedtagelse over for Trafikudvalget skal redegøre for projektet og for, hvilke konkrete arbejder og planer der foregår. Hvis anlægsarbejdet ikke er sat i gang eller i det mindste anlægslov fremsat, skal det offentlige give grundejerne en erstatning for den skade, de lider, eller måske endda tilbyde offentlig overtagelse af ejendommen, hvis projektet er meget indgribende. I modsat fald skal projektet skrinlægges, og projekteringsloven skal ophæves.

Det er CD's håb, at en vedtagelse af dette beslutningsforslag vil afslutte uvisheden for en masse grundejere landet over, som i årevis har levet med truslen om at få en motorvej eller en jernbane tværs igennem dagligstuen. Jeg er naturligvis glad for, at trafikministeren allerede har fremsat forslag til ophævelse af nogle af de ældste projekter. Det er bedre sent end aldrig.

Jeg er ligeledes glad for, at trafikministeren endelig har truffet afgørelse om færgevejen i Helsingør, som jo var anstødsstenen til hele det