

Hermed sluttede forhandlingen, og lovforslager overgik derefter til anden behandling.

## Afstemning

### Formanden:

Jeg foreslår, at lovforslaget henvises til Trafikudvalget. Hvis ingen gør indsigelse, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Den sidste sag på dagsordenen var:

### 17) Første behandling af beslutningsforslag nr. B 22:

#### Forslag til folketingsbeslutning om redegørelse om offentlige anlægsprojekter.

Af Sonja Albrink (CD) m.fl.

(Fremsat 22/10 97).

Forslaget sattes til forhandling.

## Forhandling

### Trafikministeren (Bjørn Westh):

Den problemstilling, som dette forslag omhandler, svarer til noget af det, vi drøftede ved behandlingen af det foregående lovforslag, og jeg synes, jeg vil starte med at sige, at jeg derfor selvfølgelig også er positiv over for intentionerne i beslutningsforslaget. Det fremgår bl.a. af det forslag vedrørende Færgevejen i Helsingør, som indgik i det forrige lovforslag.

Men jeg skal også gøre opmærksom på, at det af planlægningsmæssige hensyn er nødvendigt med langtidsplanlægning vedrørende større anlægsopgaver. Jeg tænker her både på hensynet til borgerne og til den kommende planlægning, og planlægningen må naturligvis ske på en sådan måde, at borgerne ikke generes eller er pålagt flere restriktioner end højst nødvendigt.

Det er derfor nødvendigt, at der løbende sker en vurdering af behovet for at opretholde bemyndigelser m.v., herunder arealreservationer, dels i de projekteringslove, som Folketinget har vedtaget, men som ikke er blevet fulgt op af anlægslove, dels i de tilfælde, hvor anlægsarbejder ikke er påbegyndt, selv om anlægslov er vedtaget.

Jeg finder det derfor også hensigtsmæssigt, at Folketinget for fremtiden får en mere systematisk orientering om fremdriften i de projekter, som Folketinget har taget stilling til i forbindelse med behandling af projekterings- og anlægslovsforslag, således at medlemmerne får et bedre grundlag for at vurdere, om der er behov for at tage et givet projekt op til fornyet politisk behandling i Folketinget.

Jeg er derfor indstillet på, som forslagsstillerne ønsker det, inden den 1. marts 1998 at udarbejde den i første afsnit i beslutningsforslaget foreslåede redegørelse for ikke gennemførte statslige vej- og jernbaneprojekter med projekteringslove vedtaget før 1994.

Jeg er ligeledes indstillet på for fremtiden at forelægge Folketingets Trafikudvalg den i andet afsnit foreslåede redegørelse for statslige vej- og jernbaneprojekter, hvis der efter projekteringslovens vedtagelse er gået fem år, uden at anlægsarbejdet er påbegyndt, eller uden at der er fremsat lovforslag om ophævelse af bemyndigelsen. Jeg skal i denne sammenhæng for god ordens skyld henlede forslagsstillernes opmærksomhed på, at opgivelse af projekter, for hvilke Folketinget har vedtaget en projekterings- eller anlægslov, principielt må kræve vedtagelse af en ny lov, hvor den pågældende bemyndigelse ophæves.

For så vidt angår beslutningsforslagets sidste afsnit, lægges der op til en ordning, der giver grundejerne et retskrav på erstatning eller statslig overtagelse, når der er gået ti år fra en projekteringslovs vedtagelse og anlægsarbejdet ikke er påbegyndt eller projektet ikke er endeligt opgivet.

Jeg er meget opmærksom på den problemstilling, der rejses – hvilket jo også fremgår – at vi i forbindelse med behandlingen af lov om anlæg af Brande omfartsvej og projekteringen af rute 9, 18 og 21 i 1996 netop ændrede den hidtidige meget restriktive praksis, således at staten, når der foreligger særlige forhold, i videre omfang end hidtil vil kunne erhverve ejendomme, der i ikke uvæsentligt omfang bliver berørt af et givet projekt. Formålet hermed var og er naturligvis, at lodsejere og borgere ikke bliver stavnsbundet på grund af anlægsprojekter.

Det er samtidig klart, at jeg er positiv over for også at drøfte, om der er behov for yderligere ting, og jeg kan i tilknytning hertil oplyse, at disse spørgsmål også indgår i det såkaldte Hummeloseudvalgs arbejde, hvorfor jeg skal henstille, at de videre drøftelser af det sidste

punkt bl.a. på grundlag af Hummelmoseudvalgets arbejde, og at der knytter sig en række spørgsmål af mere principiel og juridisk-økonomisk karakter til denne del af beslutningsforslaget, afventer Hummelmoseudvalgets færdiggørelse af arbejdet.

Jeg vil i øvrigt sige, at jeg finder, at forslagsstillerne har peget på et reelt problem, som vi skulle have taget op tidligere.

(Kort bemærkning).

**Sonja Albrink (CD):**

Jeg vil gerne starte med at sige ministeren tak for det positive svar. Jeg vil også gerne takke for de positive meldinger, der var på store dele af forslaget. Så vil jeg gerne på sidste del, hvor ministeren kommer ind på Hummelmoseudvalget, spørge trafikministeren, om der er mulighed for at uddybe det lidt nærmere, fordi det kendskab, jeg har til Hummelmoseudvalget, er, at udvalget skal se på, hvordan borgerne kan få bedre information i forbindelse med ekspropriationer, og hvordan de processuelle regler kan ændres for at gøre sagsbehandlingen smidigere for borgerne. Jeg mener ikke, udvalget skal se på ændrede regler for, hvornår eller om der skal foretages en ekspropriation.

**Sonja Mikkelsen (S):**

Da vort partis ordfører, hr. Helge Mortensen, ikke kan være til stede, skal jeg på hans vegne fremføre Socialdemokratiets synspunkter.

Trafikministeren har allerede i sin tale givet tilslutning til dele af beslutningsforslaget, og ikke overraskende er vi i Socialdemokratiet grundlæggende enige med forslagsstillerne og trafikministeren.

Centrum-Demokraterne peger i beslutningsforslaget på, at der er vejprojekter, der er mere end 30 år gamle, hvor arbejdet hverken er påbegyndt eller opgivet. Der er derfor ganske rigtigt god grund til at tage sådanne projekter op til en ny vurdering. Skal den påtænkte vej eller bane nu også gennemføres og i givet fald, hvorfor er man så ikke gået i gang med arbejdet med det pågældende byggeri? Vi ser derfor frem til, at trafikministeren inden den 1. marts næste år kommer med en liste over projekter fra før 1994, der endnu ikke er gennemført, og vi er enige i, at trafikministeren i fremtiden skal redegøre for et anlægs udførelse over for Trafikudvalget, hvis anlægsarbejder ikke er gået i gang senest fem år efter vedtagelsen af projekteringsloven. Den oprydning, det kan komme

til at give anledning til, er også allerede igangsat med L 99, som vi netop har førstebehandlet.

Derimod er vi betænkelige ved at sige ja til det sidste afsnit i beslutningsforslaget. Der bliver der lagt op til, at der automatisk bliver udløst erstatning til de berørte grundejere fra tiåret for en projekteringslovs vedtagelse.

Jeg tror, det er en god idé at få vurderet alle aspekter i det spørgsmål, inden vi træffer en sådan beslutning. Vi kan derfor tilslutte os, at spørgsmålet indgår i det udvalgsarbejde, som trafikministeren har i gang på ekspropriationsområdet, og som i forvejen er sat til at belyse en række af de tilsvarende spørgsmål, som her rejses fra Centrum-Demokraternes side.

Vi vil altså gerne på det område afvente det udvalgsarbejde, der ligger på dette felt, men på de to øvrige områder kan vi fuldt ud tilslutte os forslagsstillerens hensigt.

**Svend Heiselberg (V):**

Jeg vil sige, at Venstre er meget positiv over for beslutningsforslaget. CD er på rette vej. Om det er fem eller ti år, som er nævnt i beslutningsforslaget, kan vi diskutere. Vi synes, det er for lang tid, der skal gå.

Det er vores opfattelse, at det er helt urimeligt, at det tillades, at en grundejer, der skal lægge jord til enten et jernbaneprojekt eller et vejprojekt, måske skal vente flere år, inden der kommer en afgørelse. Ofte er en ejendom jo usælgelig, fordi det er planlagt, at der skulle gå enten vej eller jernbane tværs over markerne, og det betyder ofte, at ejeren af sådan en gård, hus, eller hvad det nu er, ikke kan få byggetilladelse, at der ikke kan optages lån. Så der er mange problemer forbundet med det, når man først får slået nogle streger, og når man ser, at der kan gå adskillige år, inden man får truffet den endelige beslutning.

Så Venstre vil gerne gå videre, og vi vil gerne være med til, at vi også pålægger regeringen at ændre vejlovens § 69, stk. 2, så borgerne får en erstatning, der svarer til ejendommens forringede værdi. Vi synes, det er rimeligt, at vi nu får truffet nogle beslutninger her, sådan at der bliver taget hensyn til de mennesker, som skal afstå jord. Vi må sige, at det er en nødvendighed, at man er parat til at afstå sin jord, men når det er til samfundsmæssige formål, må det også være rimeligt, at samfundet betaler den pris, det koster, og at det også sker i et tempo, så vi ikke kommer til at genere folk og stavnsbinde dem på deres ejendom. Jeg håber, sådan som

trafikministeren også har givet udtryk for det her i dag, at det er noget, der snart kan træffes en beslutning om.

Jeg har fornemmelsen af, at der er bred opbakning til det, hvis ministeren vil komme med et sådant lovforslag, og det er der tusindvis af mennesker, som vil vente på.

#### **Kaj Ikast (KF):**

Det Konservative Folkeparti kan give sin fulde støtte til forslaget. Det eneste, vi har imod det, er, at vi ikke selv har fundet på det, for det er jo så soleklart, det, der ligger her, og det rammer både jernbaneplanlægning og vejplanlægning og alt muligt andet byggeri. Derfor er jeg meget lykkelig over, at vi kan komme til at tage fat på det problem i Trafikudvalget, og vi vil gå meget aktivt ind i udarbejdelsen og viderearbejdet med det her.

#### **Aage Frandsen (SF):**

CD's beslutningsforslag består af tre elementer. De to første kan vi kun støtte. Det har ikke nogen voldsomme konsekvenser for regeringen, fordi regeringen selv har sagt, at det synes man er gode ideer.

Med hensyn til den sidste del tør jeg ikke sige, om det her er det rette, om ti år er det rette tidsrum, men det er selvfølgelig rigtigt, at det nok kunne være fornuftigt at lægge et eller andet tidsrum ind, også med henblik på at myndighederne var mere opmærksom på, hvor længe man kan have sådan noget liggende, og hvornår man eventuelt skal køre med projektet.

I hvert fald sådan som det er i dag, er der givetvis forskellige steder, hvor staten har været i gang med at projektere et eller andet, nogle mennesker, der har ventet i meget lang tid, og det har måske været uden grund i nogle tilfælde. Derfor synes jeg, det er rigtigt, som jeg også forstod på ministeren, at der er et tilsagn fra regeringens side om, at man undersøger og går i dybden med disse ting for at finde ud af, hvordan man løser det problem, på den ene side af hensyn til de enkelte borgeres sikkerhed for, hvordan deres situation er, og på den anden side af hensyn til statens økonomi. Det er klart, at det er også noget med, at staten skal punge ud med nogle penge, og dér kan jeg forstå, at Venstre, som altid er rundhåndet, når det drejer sig om offentlige midler, i denne forbindelse er villige til at betale kontant. Dér synes vi altså lige, man skal afveje forskellige hensyn i forhold til hinanden.

Men det er klart, at sådan som det er i dag, er det i mange tilfælde den enkelte borger, der er taberen, så princippet, der ligger i dette forslag, tankegangen i det er vi enige i. Om det så lige er den rette model, der er valgt, om det lige er den rette tidsperiode med ti år, der er valgt, vil vi godt se nærmere på.

(Kort bemærkning).

#### **Sonja Albrink (CD):**

Jeg må spørge SF's ordfører: Er det så fra ti til tyve år, eller er det fra ti til fem år, vi skal gå?

(Kort bemærkning).

#### **Aage Frandsen (SF):**

I denne forbindelse besidder jeg tvivlens nådegave. Jeg ved det ikke. Jeg havde nok mest tænkt, at det var ti år og opefter, men det er da ikke sikkert. Jeg er åben over for at se på, hvad det i grunden er, der ligger rundt omkring, hvilke hensyn der er. Det kan være, det er mindre end ti år; det kan også være, det er mere end ti år. Det vil jeg lade fremtiden og fremtidens undersøgelser gøre mig klogere på.

#### **Vibeke Peschardt (RV):**

Der er helt bestemt grund til at sige tillykke til fru Sonja Albrink og til forslagsstillerne til dette beslutningsforslag, nr. B 22.

Vi hørte lige trafikministeren sige, at der her til foråret kommer en redegørelse til Trafikudvalget, skriftligt oven i købet, for ikke gennemførte statslige vej- og jernbaneprojekter, som er vedtaget fra 1994 og frem, altså for en firårsperiode. Det må siges næsten at være en opfyldelse af CD's første ønske her i beslutningsforslaget.

Med hensyn til det næste ønske kunne vi sådan set godt erklære os enige med CD i beslutningsforslaget, men der er jo altså de men'er ved det, at man skal kunne overskue de økonomiske konsekvenser af sine beslutninger, og det er tilsyneladende ikke noget, der ligger lige for, så derfor vil også vi i Det Radikale Venstre afvente, hvad det såkaldte Hummel-moseudvalg kommer med. Ellers er vi enige.

Men hvis vi nu skulle kaste en lillebitte brand – eller tændstik, vil jeg kalde det – ind i debatten, så vil jeg godt sige, at der er noget, som beslutningsforslaget ikke beskæftiger sig med. Det er nemlig sådan, at både amter og kommuner også kan gå ud og ekspropriere til vejanlæg f.eks. Nu har vi lige haft debatten om hovedlandevejene. Det kunne da være, man skulle

tænke på – og det gør udvalget måske – at også amter og kommuner skulle have en sådan revisionsklausul ind i deres beslutningsgrundlag.

**Tom Behnke (FP):**

Den Europæiske Menneskerettighedskonvention begynder ganske rigtigt med, som det også er fremkommet i bemærkningerne til beslutningsforslaget, at enhver fysisk eller juridisk person har ret til respekt for sin ejendom.

Der er i bemærkningerne til det her beslutningsforslag også gjort opmærksom på, at Den Europæiske Menneskerettighedsdomstol har fastslået, at langvarige offentlige anlægsprojekter kan være i strid med konventionen, og det er Fremskridtspartiet helt enig i. Det offentlige kan simpelt hen ikke tillade sig at holde borgerne hen i uvished i lange perioder, med hensyn til om deres jord skal eksproprieres i forbindelse med vejprojekter, eller om den ikke skal.

Fremskridtspartiet er helt på linje med, at det er og bliver en ganske uanstændig behandling af de borgere, der må vente i årevis på at finde ud af, om deres jord eller faste ejendom nu også skal eksproprieres eller ej. Hermed sker det, at ejendommens handelsværdi i venteperioden selvfølgelig bliver forringet, og det er simpelt hen en uacceptabel opførsel i relation til den private ejendomsret.

Vi må fra Fremskridtspartiets side meddele, at selv om man i bemærkningerne siger, at det offentlige skal have ti år til at træffe en endelig beslutning om, hvorvidt et projekt skal gennemføres eller ej, så er vi af den opfattelse, at dette også er for lang tid. Så i modsætning til SF's ordfører er vi i Fremskridtspartiet ikke i tvivl om, hvor vi vil hen. Vi er tilfredse med de ti år, men vi havde gerne set, at de ti år blev sat endnu længere ned, for spørgsmålet er, når vi taler om erstatningen, hvem der går ind og dækker det tab, der vil være, før der er gået ti år. Hvis man ønsker at afhænde sin ejendom, inden de ti år er gået, hvem skal så erstatte det tab, der bliver?

Jeg hørte jo godt, at fru Vibeke Peschardt talte om økonomiske konsekvenser og skosedede forslagsstillerne for, at man ikke havde taget højde for de økonomiske konsekvenser. Mit spørgsmål er selvfølgelig til fru Vibeke Peschardt: Økonomiske konsekvenser for hvem? For det offentlige eller for dem, der ejer de pågældende ejendomme? Og dér må jeg nok sige, at i Fremskridtspartiet har vi langt større respekt for, hvordan det ser ud med hensyn til

økonomien, når vi taler om den enkelte borger end i forhold til det offentlige. Det offentlige skal nok finde ud af det her. Hvis vi laver nogle retningslinjer her, så må vi også finde penge til det. Men det er den enkelte borger, der er i klemme i dette system, hvor man har sagt, at her kunne vi måske godt tænke os om nogle år at lave et eller andet, og på den måde stavnsbinder vi de pågældende mennesker. Det er reelt det, man gør. Stavnsbåndet er ganske vist ophævet, men det er så genindført i en række lovgivninger rundtomkring, bl.a. i denne lov.

Sagen er jo, at ejendommen taber så meget i værdi, at det er de færreste mennesker, der overhovedet har råd til at flytte derfra i den periode, indtil man fra det offentlige finder ud af, om man overhovedet vil ekspropriere eller ej. Det er ikke tilfredsstillende, og det er heller ikke tilfredsstillende, selv hvis man går ind og lægger en grænse på de ti år, men det er dog bedre end ingen grænse at have, som det er tilfældet i dag.

Så vi er i Fremskridtspartiet ét hundrede, ja, vi er nærmest ét hundrede og tredive procent enige med forslagsstillerne.

(Kort bemærkning).

**Vibeke Peschardt (RV):**

Nu synes jeg, at vi måske skal finde et lidt andet toneleje, måske hidse os en lille smule ned. Jeg tror, hr. Tom Behnke har misforstået, hvad jeg sagde. Det, jeg tænkte på lige i denne specielle situation, var, som hr. Tom Behnke ganske rigtigt har observeret, hvor meget det her kan komme til at betyde for de offentlige kasser. Jeg glemte at sige, og det vil jeg så gerne tilføje, at jeg er fuld af forståelse for – derfor siger jeg næsten også ja til forslaget med det samme; det indledte jeg jo med at sige – at borgere kan komme i klemme og være i vanskeligheder. Derfor vil vi gerne se på det. Men derfor vil jeg da også gerne have belyst de økonomiske konsekvenser for de offentlige kasser.

(Kort bemærkning).

**Tom Behnke (FP):**

Så fik vi sat det på plads, og det er så dér, veje skilles mellem Det Radikale Venstre og Fremskridtspartiet, for der er ingen tvivl om, at for Fremskridtspartiets vedkommende er det fuldstændig ligegyldigt, hvad det kommer til at koste det offentlige. Det, det handler om her, er, at man varetager de pågældende borgeres inter-

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 med 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

beslutningsforslag, som CD har fremsat her. Men det er altså ikke nok, for jeg ved, at der rundt om i landet ligger flere projekter med mange år på bagen, og det må jo være på tide, at de kommer frem i lyset, og at der kommer en afklaring af, hvad der skal ske med alle de spøgelsesveje.

Jeg vil sige tak til de partier, som har givet deres fulde støtte til forslaget. Jeg vil også sige tak til de partier, som næsten har givet et positivt tilsagn til forslaget. Så er der de partier, som har ment, at de ti år skulle være fem år. Jeg vil også gerne sige, at vi i CD selvfølgelig ikke har noget imod, at det blev fem år, men vi har følt, at hvis vi skulle finde et bredt kompromis og et kompromis, som også regeringen stod bag, så var det de 10 år, man skulle samles om.

Vedrørende Hummeløseudvalget har jeg spurgt trafikministeren, om han vil undersøge, om det er de samme to ting, vi snakker om. Hvis ikke trafikministeren vil svare i dag, kan vi stille spørgsmålet i udvalget.

Så alt i alt tak til samtlige partier.

#### **Trafikministeren (Bjørn Westh):**

Jeg vil gerne svare fru Sonja Albrink. Det er sådan, at Hummeløseudvalgets hovedoverskrift er ordentlig behandling af borgerne. Der indgår dette spørgsmål, og det vil blive taget op.

Et af problemerne er måske, at projekteringslove ikke altid er så præcise, at man kan sige, hvilke ejendomme det i virkeligheden drejer sig om. I projekteringsloven f.eks. om jernbanen mellem Ringsted og København er ikke angivet, hvor det skal være. Det kan jo ikke være hele arealet fra Ringsted til Køge til København og Roskilde, der er omhandlet, men dér gælder projekteringsloven sådan set for, at vi kan lave en jernbane i det område uden nogen angivelse. I andre projekteringslove er der en skyggeangivelse, hvor man kan sige, at det er inden for et bredt bånd, det skal gå. Anlægslove derimod er mere præcise.

Det er alle de ting, jeg gerne vil have belyst, og jeg vil selvfølgelig gerne medvirke til et positivt udvalgsarbejde, hvor vi kan prøve at finde nogle formuleringer, der kan samle os alle sammen, for jeg synes, det er et rigtigt problem, fru Sonja Albrink har taget op her, og jeg vil gerne være med til at finde en god løsning på det.

Så vil jeg blot til fru Vibeke Peschardt sige, at kommunerne har jo kommuneplaner og region-

planer, som de hvert fjerde år skal revidere, og derved kan man sige, at de kommer til at tage stilling til deres projekter, nye vejprojekter eller andre større anlægsprojekter, i hvert fald hvert fjerde år, når de skal revidere deres plan, ligesom vi her siger, at vi hvert femte år skal forelægge Folketinget, hvad der er sket med de projekteringer, vi har lavet. Så der er sådan set en rutine i kommunerne; der tilgodeser nogle af de hensyn, som fru Sonja Albrink gerne vil opnå ved punkt 1 og 2.

(Kort bemærkning).

#### **Arne Melchior (CD):**

Når ministeren siger, at disse problemer også vil blive behandlet i Hummeløseudvalget, så forholder det sig selvfølgelig sådan, det er klart. Men der står altså ikke eksplicit noget om det i kommissoriet, og derfor må vi nok insistere på, at forslaget vedtages i den foreliggende form.

Den anden korte bemærkning til ministeren er den, at ministeren ganske rigtigt siger, at når der foreligger en projekteringslov, så ved man ikke nøjagtigt, hvilke strækninger, hvilke områder, hvilke gårde eller huse der kommer til at blive inddraget. Nej, det er da rigtigt, men så meget desto værre. Jo flere er så i usikkerhed. Det er klart, at hvis man vidste nøjagtigt, hvilke der bliver inddraget, altså når projekteringen er færdig, så er der nogle, der er meget bekymrede for, om det nu sker eller ej sker, og har krav på at få en maksimal sikkerhed, men den omstændighed, at det kan være mange flere, gør det kun værre med denne usikkerhed og denne ventetid. Det går jeg ud fra ministeren er enig i.

(Kort bemærkning).

#### **Svend Heiselberg (V):**

Jeg vil gerne sige til ministeren, at jeg nu ikke går ud fra, der vil ske det, at det, som Hummeløseudvalget skal udarbejde, skal udsættes nogle måneder. Man kan godt i det hele taget undre sig over, at det skal tage så lang tid, for det er jo en velkendt sag at tage fat på, men der skal vel gå tiden til marts, kan jeg forstå, inden de bliver færdige. Men jeg håber så også, at ministeren vil fastslå, at det er marts, vi taler om. Det er ikke en tid længere henne på sommeren.

#### **Trafikministeren (Bjørn Westh):**

Det skal gå efter den arbejdsplan, der er forelagt for Trafikudvalget, og der er ingen intentioner om, at det skal forsinkes på grund af det-

te her. Men når der nu sidder et udvalg, der har hele denne problemstilling oppe, og dette her indgår i det udvalgs arbejde, ja, så synes jeg, det er sagligt af os alle sammen at sige, at det også er rart at høre, hvad det udvalg vil sige, inden vi beslutter os endeligt.

Hermed sluttede forhandlingen, og forslaget overgik derefter til anden (sidste) behandling.

### **Afstemning**

#### **Formanden:**

Jeg foreslår, at forslaget til folketingsbeslutning henvises til Trafikudvalget. Hvis ingen gør indsigelse, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

---

### **Meddelelser fra formanden**

#### **Formanden:**

Der er ikke mere på dagsordenen.

Folketingets næste møde afholdes i morgen, onsdag den 10. december 1997, kl.13.00.

Angående dagsordenen skal jeg henvise til den dagsorden, der er opslået i salen.

Mødet hævet kl. 17.15

---