

Den næste sag på dagsordenen var:

9) Første behandling af beslutningsforslag nr. B 17:

Forslag til folketingsbeslutning om redegørelse om offentlige anlægsprojekter.

Af Sonja Albrink (CD) m.fl.

(Fremsat 2/4 98).

Forslaget sattes til forhandling.

Forhandling

Trafikministeren (Sonja Mikkelsen):

Forslaget er en stort set uændret genfremsættelse af beslutningsforslag nr. B 22 fra sidste folketingsssamling.

Jeg kan derfor ligesom den daværende trafikminister stille mig positiv til intentionerne i beslutningsforslaget og i øvrigt tilføje, at jeg ligesom den daværende trafikminister er indstillet på at udarbejde den i beslutningsforslaget foreslåede redegørelse på ikkegennemførte statslige veje og jernbaneprojekter med projekteringslov vedtaget før 1994, ligesom jeg er indstillet på for fremtiden at forelægge Folketingets Trafikudvalg den foreslåede redegørelse for statslige veje og jernbaneprojekter, hvis der efter en projekteringslovs vedtagelse er gået fem år, uden at anlægsarbejdet er påbegyndt eller projektet endeligt opgivet.

Vedrørende beslutningsforslagets sidste afsnit er jeg lidt mere betænkelig. Der lægges op til en ordning, der giver grundejerne et retskrav på statslig overtagelse, når der er gået 10 år fra en projekteringslovs vedtagelse, hvis anlægsarbejdet ikke er påbegyndt eller projektet endeligt opgivet. Det er som noget nyt taget med, at dette skal ske med virkning fra den 1. januar 2001; det vil sige for projekteringslove vedtaget før 1991.

Siden forslaget fremsættelse har jeg modtaget den endelige rapport fra Udvalget om forbedret information m.v. af borgerne i forbindelse med gennemførelse af større anlægsarbejder – det, vi også kalder Humlemoseudvalget – og i rapporten, som også er fremsendt til Trafikudvalget, behandles bl.a. spørgsmålet om forlods overtagelse af ejendomme, der kan blive berørt af nye større vej- og jernbaneanlæg.

Udvalget er af den opfattelse, at der bør indhøstes yderligere erfaringer med den ordning, som blev introduceret med lov nr. 408 af 22. maj 1996 om bl.a. projektering af rute 9, Odense-

Svendborg, rute 18, Holstebro-Herning-Vejle, og rute 21, Holbæk-Vig, forinden der træffes beslutning om, hvorvidt der eventuelt skal indføres en mere generel ordning med en overtagespligt.

Ordningen går ud på, at trafikministeren efter begæring kan overtage en ejendom, når særlige grunde foreligger, som det hedder, og når det skønnes, at ejendomme vil blive berørt i ikke uvæsentligt omfang af et af de af projekteringsloven omfattede anlæg.

Baggrunden for udvalgets indstilling er dels nogle rimelighedsbetragtninger, dels at det kan blive meget bekosteligt for anlægsmyndighederne med en mere generel overtagesordning, fordi der i en sådan situation vil være tale om et meget stort antal potentielle overtageskrav. En sådan ordning vil kunne medføre, at anlægsmyndigheden kommer til at overtage adskillige ejendomme, der efterfølgende viser sig ikke at skulle indgå i eller blive berørt af projektet.

Humlemoseudvalget anbefaler endvidere, at den omtalte ordning i projekteringsloven for rute 9, 18 og 21 tillige overføres til vejlovens § 38 om overtagelse af ejendomme, der er pålagt byggelinjer til gennemførelse af nye vejanlæg, og planlovens § 48 om overtagelse af ejendomme, der i lokalplan eller byvedtægter er udlagt til offentligt formål.

Endelig foreslår udvalget i tilknytning hertil, at rådighedsindskrænkningen, der er en følge af byggelinjer, tidsbegrænses i 10 år, således at der skal træffes ny beslutning om byggelinjepålæg, hvis byggelinjerne ønskes opretholdt.

Jeg synes umiddelbart, at udvalgets indstillinger ser fornuftige og også afbalancerede ud, og jeg vil nu vurdere rapporten med henblik på at fremkomme med de lovforslag i oktober måned, der med udgangspunkt i Humlemoseudvalgets indstillinger vil forbedre borgernes og dermed også grundejernes situation og retsstilling i forbindelse med offentlige anlægsprojekter, sådan som også forslagsstillerne til det beslutningsforslag, vi her behandler, ønsker sig. Og jeg håber, at det er en løsning, som også kan vinde bred tilslutning her i Folketinget.

Helge Mortensen (S):

Også jeg vil indlede med at konstatere, at der er tale om en genfremsættelse. Dog ikke en genfremsættelse, som har været her mange gange. Det lå jo faktisk i udvalget og var klar til at blive politisk behandlet, da valget blev udskrevet.

så derfor synes jeg, at forslaget skal være velkomment her igen.

Jeg vil i øvrigt henholde mig til det, som vi sagde sidste gang, nemlig at Socialdemokratiet kan gå ind for de to første elementer, der er i forslaget, nemlig dette med, at der pr. 1. september 1998 udarbejdes en redegørelse om de ikke gennemførte statslige vej- og jernbaneanlæg, og at der sker en løbende rapportering til Trafikudvalget om, hvilke anlæg der er udestående og endnu ikke blevet påbegyndt. Og det i sig selv giver jo Folketinget en mulighed for at diskutere, hvorvidt man vil opretholde de pågældende anlæg, eller om man ikke vil opretholde de pågældende anlæg.

Derimod vil jeg til det sidste afsnit gerne henlede opmærksomheden på, at vi sidste gang tog forbehold for det, og det vil vi godt gøre igen under henvisning til, hvad ministeren lige præcis har sagt.

Vi sagde under førstebehandlingen sidste gang, at vi ville afvente Hummeloseudvalget, og jeg hører nu ministeren komme med konklusionerne fra Hummeloseudvalget, og de er efter min opfattelse nok mere anvendelige end den bestemmelse, der står i Centrum-Demokraternes beslutningsforslag om en erstatning efter 10 år.

Jeg synes i hvert fald, at vi har gode erfaringer på det her område og ikke kun med den lovgivning, der er henvist til fra ministerens side. Jeg vil også godt gøre opmærksom på, at vi havde en lignende bestemmelse fra 1976 med ved Øresundsforbindelsen, hvor der også var en tilbudspligt – en opkøbspligt – fra statens side i givne situationer, og som faktisk blev anvendt rigtig godt.

Man kan sige, at hvis den lov, som Centrum-Demokraterne her foreslår, havde været gældende, så ville det i 1986 have været nødvendigt at udbetale erstatninger, hvis man altså ville have opretholdt handlingsloven, for 3 år efter så at gennemføre en lovgivning på området. Og det kunne måske være meget rimeligt, hvis man kunne sige, at erstatningen så trak fra i den endelige erstatning eller ekspropriation, men der kan jo være sket ejerskifte i mellemtiden.

Derfor synes jeg, at der er god grund til at kikke på det forslag, som ministeren kommer med her, i udvalget, og vi vil være meget indstillet på at finde en løsning derpå.

Svend Heiselberg (V):

Nu er der jo tale om et beslutningsforslag, der skal behandles i udvalget, men jeg kan sige, at Venstre er meget positiv over for det. Vi synes, at det er godt, at vi får det behandlet nu. Jeg tror også, at vi kan lave en aftale, som er fornuftig. Det må være i alles interesse.

Vi må jo nok sige, at det bør være sådan, at grundlovens § 73 om ejendommens ukrænkelighed begynder at virke over for de mennesker, hvor man lægger en servitut på deres ejendom, på deres jord, og som i mange tilfælde kan komme til at ligge 10-15-20 år. Når man så skal sælge sin ejendom, er man nødt til at sige: Ja, der er godt nok tale om, at der måske kommer en vej her. Og det er selvfølgelig uholdbart.

Derfor synes jeg, at det er godt, at det forslag måske kan udløse et endeligt lovforslag, for borgerne mangler som sagt et retskrav på, at de kan kræve, at der bliver trukket en afgørelse.

Venstre er meget positiv over for forslaget, og jeg forstår på hr. Helge Mortensen, som jo er en fornuftig mand, at han vil være indstillet på, at der skal findes en snarlig og fornuftig løsning på spørgsmålet.

Kaj Ikast (KF):

Jamen Det Konservative Folkeparti vil heller ikke ødelægge den fornuftige tone, der er lagt over for dette forslag. Vi takker CD for, at de har gennemført det.

Vi kan jo ikke komme uden om, at der er et stort behov for det. Vi har mange problemer liggende rundt omkring fra forskellige byggeopgaver, som vi andre nok også har været medskyldige i, og dermed kan vi få en bedre samvittighed, og det skal man jo aldrig forsømme at pleje.

Vi vil støtte forslaget, og vi vil også gerne gå ind i Hummeloserapporten og se, hvad udvalget er kommet med, og passe dette til med de 10 år, således at vi får en lovgivning, der kan holde langt frem i tiden.

Margrete Auken (SF):

SF vil også sige sådan nogenlunde det samme, som vi sagde sidst, da vi synes, at det er et godt forslag.

De to første punkter støtter vi, som vi gjorde sidst. og ved behandlingen i december, da hr. Aage Frandsen var ordfører, påberåbte han sig retten til at tvivle på, om det lige skulle være den model, som blev foreslået af CD. I mellemtiden er der så kommet en uddybning fra Hum-

mellemseudvalget og en præcisering af, hvordan man kan gøre det fra ministerens side, så man ikke bare får sat en automatik i gang.

Vi vil støtte forslaget, fordi vi nu ikke længe behøver at være tvivlende. Man kan sige, at vi bakker op om den udformning, det har fået nu med ministerens præciseringer af, hvordan man gør med de, om man så må sige, gamle skandaler, som det jo godt kunne risikere at blive. Nogle af dem er det vel i virkeligheden.

Klaus Kjær (DF):

Da Dansk Folkepartis ordfører på denne sag ikke kan være til stede, skal jeg på Dansk Folkepartis vegne fremsætte følgende bemærkning til forslaget: Dansk Folkeparti kan fuldt ud tilslutte sig det fremsatte forslag.

Søren Kolstrup (EL):

Det er jo et begrænset antal lovudspil i denne samling, Enhedslisten har kunnet stemme for, og derfor er det jo rart, når vi kan få lov til at være positive, for det vil vi så gerne.

Enhedslisten vil meget gerne støtte dette forslag. Det har vi sagt tidligere, og det vil vi selvfølgelig fortsat. Vi deler også CD's ønske om en afklaring efter 10 år med tommelskruer på, så staten kan tilbyde erstatning, hvis igangsættelse eller afskrivning ikke har fundet sted.

Jeg vil godt sige, at det gør vi af to grunde. Den ene er selvfølgelig, 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 er selvfølgelig, at det øger sikkerheden for, at de ejere, der bor langs et projekteret anlæg, får en relativt hurtig afklaring, og den tankegang støtter vi også.

Thorkild B. Fransgaard (FP):

Fremskridtspartiet kan helt og holdent støtte forslaget, for det er et godt forslag. Det er uanstændigt, at borgerne må vente i årevis på at få vished for, om de ejer eller ikke ejer den jord, det offentlige har lagt hånd på i mellemtiden, så vi kan støtte forslaget. Det er et godt forslag.

Ole M. Nielsen (KRF):

I Kristeligt Folkeparti er vi også meget positive over for forslaget her. Det er selvfølgelig fuldstændig urimeligt at lade folk hense i uvidenhed om deres skæbne med hensyn til deres ejendom, som jo er en væsentlig del af deres

skæbne, sådan som verden nu er indrettet, og det synes jeg bestemt man skal rette op på.

Vi er altså positive over for forslaget, men vil gerne se på i udvalget, om det har den rigtige udformning, og om det går for langt, især med hensyn til tredje del. Vi vil også gerne se på, hvor langt ministerens tilsagn imødekommer de interesser, vi har, men det må vi kigge på under udvalgsbehandlingen.

Sonja Albrink (CD):

Lad mig starte med at sige tak til ministeren for ministerens tale. Jeg må sige, at den nuværende trafikministers tale faktisk var mere positiv end den tidligere trafikministers tale, og det er vi i CD utrolig glade for.

Det, der er sket, siden vi sidst havde dette beslutningsforslag til behandling, er jo, at Hummeloseudvalget er kommet med sin konklusion, og jeg mener, at konklusionen fra Hummeloseudvalget – og det skal jeg komme tilbage til senere i min tale – faktisk siger de samme ting, som CD har rejst her i beslutningsforslaget.

Jeg vil meget gerne sige til ministeren: Lad os kigge på det her i udvalget. Jeg er også glad for, at ministeren siger, at der er altså nogle alvorlige ting, vi må have kigget på, og det er vi utrolig glade for i CD.

Siden vi sidst fremsatte dette beslutningsforslag – det er jo stort set identisk med det tidligere – har Hummelose som sagt afgivet sin rapport, og det er glædeligt, at udvalget stort set, som jeg sagde før, er enigt med CD i, at grundejerne bliver meget dårligt behandlet og i visse tilfælde faktisk bliver stavnsbundet til deres ejendom.

Jeg tror også, vi alle sammen efterhånden har hørt om sager, hvor folk er blevet fanget i myndighedernes gøren og laden og hverken kan sælge deres ejendom eller belåne den for at renovere den, bare fordi myndighederne ikke kan tage sig sammen til at finde ud af, om man vil bygge en vej, en jernbane eller et andet større anlægsprojekt. Vi føler, det simpelt hen ikke er rimeligt, at de private ejere skal bære denne økonomiske risiko, fordi staten eller for den sags skyld amtet eller kommunen overvejer at lave et eller andet bygningsanlæg. Det er jo stort set umuligt for den enkelte borger at påvirke en fremskyndelse eller opgivelse af sådanne projekter, og derfor er borgeren også stort set ude af stand til at komme ud af situationen. Når det er det offentlige, som har bragt

borgeren i denne uløselige situation, når det kommer så langt, må det selvfølgelig også være det offentlige, som må komme med et eller andet løsningsforslag, og det kan jo være i form af en økonomisk kompensation.

Jeg skal takke alle ordførere, som stort set har været positive, i hvert fald over for det meste af forslaget. Den sidste del af forslaget er vi i CD meget indstillet på at kigge på, så alt i alt: Tak til ministeren, tak til alle ordførerne. Jeg håber, vi kan få et resultat ud af det, så vi kan få situationen løst med nogle ordentlige lovforslag.

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

Afstemning

Første næstformand (Birte Weiss):

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

Den næste sag på dagsordenen var:

10) Første behandling af beslutningsforslag nr. B 45:

Forslag til folketingsbeslutning om genoprettelse af togforbindelsen København-Gedser-Berlin.

Af Søren Kolstrup (EL) og Jette Gottlieb (EL). (Fremsat 7/5 98).

Sammen med denne sag foretoges:

11) Første behandling af beslutningsforslag nr. B 47:

Forslag til folketingsbeslutning om at etablere en togforbindelse fra København til Berlin via Gedser.

Af Svend Erik Hovmand (V), Kaj Ikast (KF), Ole Donner (DF) og Ole M. Nielsen (KRF) m.fl. (Fremsat 7/5 98).

Forslagene sattes til forhandling.

Forhandling

Trafikministeren (Sonja Mikkelsen):

Det er 2½ år siden, der første gang blev stillet forslag om at genåbne ruten København-Berlin, og situationen har såmænd ikke ændret sig meget, siden vi sidst havde debatten her i salen. Jeg skal dog knytte nogle få bemærkninger til de to forslag.

B 45, som er fremsat af Enhedslisten, stiller meget konkrete krav til en forbindelse København-Berlin, f.eks. kræves det, at den samlede rejsetid skal være under 5 timer. Jeg har spurgt Banestyrelsen, om det kan lade sig gøre, og Banestyrelsen svarer, at det kan kun lade sig gøre, hvis der indsættes en hurtigfærge på ruten, og at den togfærge, som ScandLines i dag sejler med på ruten Gedser-Rostock, er en konventionel færge, som er ca. 2 timer om overfarten. Indsættelse af en hurtigfærge til tog er ikke særlig realistisk, men det er bestemt heller ikke godt for miljøet at opnå en rejsetidsbesparelse på 40-50 minutter på den måde.

Med hensyn til kravet til materiel kan jeg oplyse, at DSB ikke har ledigt IC3-materiel, og at det tager ca. 1 år, fra bestillingen afgives, til toget leveres.

Jeg finder det meget specielt, at Banestyrelsen ifølge forslaget skal dække udgifter til havnefaciliteter og opgradering af stationen i Gedser, idet disse faciliteter ikke hører under Banestyrelsen på nogen måde. Jeg har også lidt svært ved at se, hvordan kravet om en rejsetid på under 5 timer kan harmonere med ønsket om stop ved sjællandske stationer og eventuelt genåbning af nedlagte stationer.

Jeg synes, forslagsstillerne skulle gøre op med sig selv, om det er international togtrafik eller betjening af pendlerne fra Sydsjælland og Falster, forslaget drejer sig om. Jeg mener selv, det er det første, man har haft som ærinde i denne sammenhæng, og så hænger det altså ikke helt sammen.

Med hensyn til B 47 er der ikke stillet specifikke krav, men det nævnes imidlertid, at det afgørende er, at der nu igangsættes realistiske forhandlinger med henblik på en snarlig løsning. Jeg kan hertil sige, at mit departement har kontakten det tyske trafikministerium og har bedt om en redegørelse for de planer, man fra tysk side har for ruten.

Trafikforbindelsen København-Gedser-Berlin er i dag en ikke særlig efterspurgt forbindelse, hvilket bl.a. den aftagende trafik i de sidste