

[Ministeren for offentlige arbejder.]

forskrifter om renholdelse af vejene, svarende til, hvad der er foreslået med hensyn til snerydning og foranstaltninger mod glat føre. Uden for byer og bymæssige bebyggelser foreslås renholdelsespligten i overensstemmelse med princippet i vejbestyrelseslovens §§ 17-19 dog begrænset til den renholdelse, der er nødvendig for færdsels-sikkerheden.

Forslaget indeholder endvidere bestemmelser om grundejernes forpligtelser med hensyn til snerydning, foranstaltninger mod glat føre og renholdelse af private fællesveje og stier i byer og bymæssige bebyggelser. De foreslåede bestemmelser svarer i princippet til, hvad der gælder i dag i henhold til politivedtægterne.

Med hensyn til private fællesveje og stier på landet foreslås det, at kommunalbestyrelserne skal kunne pålægge de vedligeholdelsespligtige (vejberettigede) snerydningspligt m. v. Hjemmelen forudsættes kun anvendt, når der foreligger en rimelig trafikalt interesse i vejenes farbarhed. Tilsvarende bestemmelse foreslås indført med hensyn til skov-, klit- og havneveje o. lign., der er åbne for offentlig færdsel og af betydning for denne. Også denne bestemmelse forudsættes administreret lempeligt og kun anvendt, når der er en rimelig trafikalt interesse, således at der ikke pålægges skovejere m. v. urimelige byrder.

Det er ikke tanken ved lovforslaget at gøre nogen ændring i kommunernes adgang til at anmelde udgifter ved de foranstaltninger, der er omhandlet i lovforslaget, til almindelig vejrefusion efter vejtilskudslovens kap. I.

Forslaget er i hovedsagen blevet til under forhandlinger i det embedsmandsudvalg (vejlovsudvalget af 1951), som tidligere har lavet udkast til vejbestyrelsesloven af 1957, og som i 1964 har afgivet betænkningen „Private fællesveje og vejbidrag“. I udvalget har bl. a. de kommunale vejtekniskeres organisationer samt Københavns og Frederiksberg kommuner været repræsenteret, og under forhandlingerne har også

repræsentanter for motororganisationerne og politiet m. fl. haft lejlighed til at gøre deres synspunkter gældende.

Forslaget må imidlertid betragtes som udarbejdet af ministeriet, da regeringen fandt det ønskeligt, at folketinget allerede i indværende samling kunne behandle disse spørgsmål. Dette udelukkede, at en formel indstilling om udvalgets arbejde kunne foreligge.

Forslaget har været forelagt for de kommunale organisationer samt for en række andre myndigheder og organisationer, der berøres af bestemmelserne, herunder FDM. Der er ikke inden forslaget's udarbejdelse fremkommet principielle indvendinger mod lovforslaget, bortset fra Københavns magistrat, der ikke ønsker, at loven skal have gyldighed i Københavns kommune. Der foreligger dog ved forslaget's udarbejdelse ikke svar fra Købstadforeningen og Sognerådsforeningerne.

Ud over indvendingen fra Københavns kommune er der af de fornævnte myndigheder og organisationer fremdraget forskellige enkeltproblemer, som det vil kunne være rimeligt at drøfte her i tinget, specielt i det udvalg, som jeg regner med vil blive nedsat.

Idet jeg i øvrigt henviser til lovforslaget's bemærkninger, tillader jeg mig at anbefale lovforslaget til det høje tings velvillige behandling.

Endvidere tillader jeg mig for det høje folketing at fremsætte *forslag til lov om visse hovedlandevejsstrækninger*.

Forslaget omfatter først en bemyndigelse til anlæg af en hovedlandevej, udbygget som motorvej, fra Farum til Hemmingstrup, i fortsættelse af den under udførelse værende motorvejsstrækning fra Borups Plads til Farum (Hareskovmotorvejen).

Dernæst omfatter forslaget en bemyndigelse til anlæg af en hovedlandevej, udbygget som motorvej, vest om Kolding fra Bramdrupdam til Harte, og i forbindelse hermed en forlægning af den eksi-

[Ministeren for offentlige arbejder.]

sterende hovedlandevej A 1 på strækningen mellem hovedlandevej A 10 og Asbøl Gårde.

Endvidere omfatter forslaget en bemyndigelse til anlæg af en hovedlandevejsstrækning fra Vibehus ved Hundested til den nye færdhavn i Hundested samt bemyndigelse til projektering til forberedelse og sikring af denne vejs fortsættelse til Frederiksværk.

Forslaget omfatter desuden en bemyndigelse til anlæg af en forlægning af hovedlandevej A 13 på strækningen fra Sønderup til Støvring og i forbindelse hermed en særskilt ekspropriationsbemyndigelse til forberedelse af en senere udbygning af den nordlige del af denne vejstrækning til motorvej.

Endelig omfatter forslaget en bemyndigelse til efter gennemførelsen af de omhandlede hovedlandevejsanlæg at nedklassificere de strækninger af det eksisterende hovedlandevejsnet, som afløses af de nye vejanlæg.

Ved min fremsættelse i foråret af forslaget til lov nr. 238 af 7. juni 1968 om visse hovedlandevejsstrækninger gav jeg det høje ting en kort oversigt over, hvor langt vi da var kommet med hensyn til det ved vejplanlægningen forudsatte motorvejsnet over hele landet.

Den største aktivitet inden for motorvejssektoren ligger fortsat på den nye Lille-Bæltsbro med tilsluttende motorvejsanlæg på Fyn og i Jylland samt på Limfjordstunnelen med tilsluttende motorvejsanlæg nord og syd for denne. Hele motorvejsstrækningen fra Gribsvad på Fyn over den nye Lille-Bæltsbro til Bramdrupdam nord for Kolding forventes taget i brug i eftersommeren 1970, og selve Limfjordstunnelen med de nærmest liggende motorveje ventes åbnet i maj 1969.

I sommeren 1968 blev strækningen af den fynske motorvej fra Gribsvad til Nørre Åby åbnet for trafik, og i dette efterår er den inderste strækning af Vestmotorvejen fra Vigerslev Allé til Ringvej B 3 samt strækningen af Motorringvejen fra Buddingevej til Kagså ved Indre Ringvej taget i brug.

Anlægsarbejderne fortsættes på Hareskovmotorvejen, Lyngbyvejlinjen, Motorringvej-

en, Holbækmotorvejen samt på Vestmotorvejen og Sydmotorvejen på strækningen fra Ringvej B 3 over Ølby til hovedlandevej A 2 ved Haslev. Endvidere er man i gang med detailprojektering af Hørsholmmotorvejens fortsættelse til Helsingør, forskellige motorvejsanlæg i Københavns vestegn samt af Vestmotorvejens fortsættelse fra Ølby mod Ringsted.

Endelig kan jeg nævne, at projekteringsarbejdet vedrørende den nord-sydgående motorvej i Jylland, der jo forestås af vejdirektoratets kontor i Viby, er i fuld gang og nu er kommet så vidt, at anlægget af de første etaper af dette omfattende vejbygningsværk kan bringes til udførelse.

Endvidere vil man snart kunne begynde at pålægge byggelinjer i de områder, hvor dette er mest påtrængende af hensyn til byudviklingen.

Ved lov af 8. juni 1967 blev der givet bemyndigelse til projektering af en motorvej fra Farum vest om Hillerød til området ved Hemmingstrup. Denne motorvejsforbindelse er en fortsættelse af Hareskovmotorvejen. Straks efter lovens vedtagelse gik man i gang med den for fremsættelse af nærværende lovforslag nødvendige projektering, idet anlægget af denne strækning, der i vejdirektoratets rapport om det fremtidige vejsystem i Nordsjælland var forudsat udført i 1975, på grund af den stærke udvikling i Nordsjælland er stærkt preserende, bl. a. som led i løsningen af de betydelige problemer med hensyn til afviklingen af den gennemgående trafik i Hillerød by.

Dette anlæg, der vil skabe god forbindelse til sommerhusområderne ved nordkysten, forventes at kunne tages i brug i sommeren 1977.

Jeg skal ikke undlade at gøre opmærksom på, at vedtagelsen af dette anlæg vil stille store økonomiske krav til Frederiksborg amt til etablering af de nødvendige tilslutningsveje.

For så vidt angår Halsnæsvejen, vil det som følge af anlægget af den nye havn i Hundested være påkrævet snarest at iværksætte anlægget af vejstrækningen fra Vibehus til havnen, medens der samtidig i lovforslaget søges bemyndigelse til projektering og sikring af den resterende strækning af vejen fra Frederiksværk til Vibehus.

[Ministeren for offentlige arbejder.]

Motorvejsstrækningen Bramdrupdam-Harte samt forlægningen af hovedlandevej A 13 fra Sønderup til Støvring er de første to parceller af den i loven om projektering m. v. af en nord-sydgående motorvej i Jylland med forskellige tilsluttende vejforbindelser, for hvilke der nu stilles forslag om anlæg.

Arbejdet med prioritering af de forskellige kommende anlægsøkonomiske pågår i vejdirektoratet sideordnet med den skitse- og detaljprojektering, der finder sted på vejdirektoratets kontor i Århus dels som grundlag for byggelinjesikring af strækningerne, dels som grundlag for fremsættelse af anlægslovforslag, hvor folketinget vil få lejlighed til at tage nærmere stilling til prioriteringen.

Ved prioriteringen må bl. a. tages hensyn til trafikudviklingen og de eksisterende vanskeligheder i de forskellige områder samt til det trafikøkonomiske ønskelige i relativt hurtigt at tilvejebringe større sammenhængende motorvejsstrækninger. Her til kommer naturligvis hensynet til de mulige økonomiske rammer.

Med den nu foreslåede fortsættelse af motorvejsstrækningen fra Bramdrupdam til Harte i forlængelse af motorvejsstrækningen fra Gribsvad på Fyn og i forbindelse hermed forlægningen af A 1 på en ca. 7 km lang strækning nærmest Kolding vil der være skabt udmærket forbindelse for trafikken mellem Fyn, Sjælland og Esbjergområdet. Den sydgående trafik vil dog først få det fulde udbytte, når motorvejen fortsættes vest om Kolding.

Forslaget om forlægning af hovedlandevej A 13 består dels af en strækning, der senere skal indgå som den ene halvdel af den nord-sydgående motorvej, nemlig strækningen fra Albæk til Støvring, dels af en forlægning af A 13 fra Sønderup til Albæk.

Når der allerede nu stilles forslag om anlæg af denne strækning, undgår man, som anført i bemærkningerne til lovforslaget om projektering af den nord-sydgående motorvej, en ellers nødvendig og kostbar ombygning af nuværende A 13, hvilket ellers ville være presserende.

Når strækningen fra Albæk til Støvring skal udbygges som 4-sporet motorvej, vil denne blive medtaget på det årlige hoved-

landevejsforslag, men arealerhvervelsen, der påregnes dels at ske ved jordfordeling, dels ved ekspropriation, forudsættes at finde sted nu med henblik på vejens endelige motorvejsprofil.

De samlede udgifter til de i nærværende forslag omhandlede anlæg andrager 249,3 mill. kr. og svarer til en samlet længde på ca. 57 km motorvej og hovedlandevej.

Herudover påregnes udgifterne til projektering og sikring af strækningen fra Vibehus til Frederiksværk at andrage omkring 1 mill. kr., selv om det naturligvis er svært at udtale sig eksakt om, hvad sikringsudgifterne kan beløbe sig til.

Nævrende lovforslag har været forelagt vejnævnet, som har kunnet tiltræde dets fremsættelse for folketinget.

Idet jeg i øvrigt skal tillade mig at henvisse til bemærkningerne til lovforslaget, skal jeg herefter anbefale forslaget til tingets velvillige behandling.

Endelig har jeg den ære for det høje ting at fremsætte *forslag til lov om styrelsen af statsbanerne.*

Som det fremgår af den til grund for lovforslaget liggende betænkning, er den nuværende styrelseslov af 1925, og denne lov har ikke siden da undergået væsentlige ændringer, hvilket dog ikke betyder, at der ikke inden for styrelseslovens rammer er foretaget tilpasning af statsbanernes organisation til de ydre forhold.

Således er antallet af distrikter reduceret fra tre til to, og antallet af stationer er blevet reduceret i takt med den faldende arbejdsmængde på disse ekspeditionssteder, ligesom indførelse af moderne teknik på forskellige områder har muliggjort en stadig reduktion af antallet af beskæftigede.

Men den øgede konkurrence, som statsbanerne udsættes for i forbindelse med stærkt øgede omkostninger til lønninger, stiller nye krav til statsbanernes ledelse om stærkest mulig forenkling af administrationen.

Det foreliggende lovforslag indeholder en bemyndigelse til ministeren for offentlige arbejder til at fastsætte de nærmere bestemmelser om statsbanernes organisation, idet man dog i lovforslaget bevarer generaldirektørens placering som departements-