

[Undervisningsministeren.]

derende i de styrende organer, således som de har haft det, indtil styrelsesloven trådte i kraft.

Regeringen føler sig her på linje med de udtalelser, der er kommet fra rektorerne for universiteterne i København og Århus.

Forslaget fremsættes ikke, fordi studenterrådene har aktioneret kraftigt og vedvarende. De er selvsagt i deres gode ret til at arbejde for en ændring af en lov, som de må finde åbenbart urimelig. Men jeg vil gerne benytte lejligheden til at understrege, at jeg selvsagt misbilliger enhver ulovlig aktion og også må tage bestemt afstand fra den obstruktionspolitik, som fra visse sider er bragt i anvendelse i forbindelse med de nyligt udskrevne valg af studenterrepræsentanter i København og Århus.

Men det er regeringens principielle opfattelse, at hverken staten eller andre udenforstående myndigheder skal blande sig i, hvorledes interessegrupper fastsætter deres egne vedtægter eller regler for, hvorledes deres repræsentation i offentlige organer udpeges, og dette må også gælde de studerende og de studerendes fællesrepræsentation, studenterrådet.

Om studenterrådene skulle ønske at anvende listeopstilling og listevalg, direkte eller indirekte valg, etablering af centrale eller decentrale studenterrådsorganer må ganske overlades til de studerendes egen opfattelse af, hvorledes de bedst varetager deres interesser. Jeg har bemærket mig, at studenterrådet i København for tiden ikke ønsker listevalg, medens det omvendte er tilfældet i Århus.

Det har vist sig, at listeopstillinger ved valg af lærerrepræsentanter i vidt omfang har været betragtet som unødigt kompliceret og unødvendigt af universitetslærerne. Det er også her regeringens opfattelse, at lærerne selv bør afgøre, efter hvilke regler de ønsker sig repræsenteret i de styrende organer, hvorfor man har stillet forslag om, at lærerrepræsentanterne i konsistorium selv finder frem til de regler, der skal anvendes.

Regeringen fastholder, at medlemskabet af de styrende organer skal have en vis længere varighed for at sikre arbejdsmulighederne og kontinuiteten i arbejdet, og man har derfor ikke villet ændre bestemmelserne om, at studenterrepræsentanterne

i de styrende organer skal vælges for et år ad gangen.

For at sikre, at de studerende og lærerne ikke kan indsætte suppleanter helt frit, hvorved fornævnte princip vil kunne forflygtiges, er der i forslaget § 11 a, stk. 3, indført en regel om, at suppleanter kun kan indtræde under særlige omstændigheder, der gør det umuligt for den valgte repræsentant for længere tid eller for resten af valgperioden at deltage i møderne.

Ved lovforslagets vedtagelse bortfalder efter almindelige retsregler såvel læreres som studerendes mandater, medmindre andet vedtages i lovens overgangsregler. Da formålet med lovforslaget kun har været at genindsætte studenterrådene i loven, har det været nødvendigt at indsætte en bestemmelse om, at de ved lovens ikrafttræden valgte lærerrepræsentanter bevarer deres mandater for resten af valgperioden.

Derimod bør der, så snart det er praktisk muligt efter forslaget vedtagelse, vælges studenterrepræsentanter. Til legitimering af studenterrådenes regler om valg til de styrende organer vil det formentlig være rimeligt at lade disse bekræfte af de studerende ved en urafstemning eller på anden måde, men dette kan drøftes nærmere under udvalgsbehandlingen.

Med disse bemærkninger tillader jeg mig at anbefale lovforslaget til velvillig behandling i det høje ting.

Ministeren for offentlige arbejder (Kampmann): Herved tillader jeg mig for det høje ting at fremsætte forslag til lov om ændring af lov om offentlige veje.

I forrige folketingssamling vedtoges lov nr. 312 af 9. juni 1971 om offentlige veje, der træder i kraft den 1. april 1972. Ved denne lov gennemførtes bl. a. nye regler om de offentlige vejers inddeling, om vejmyndigheder og om vejenes administration. Bestemmelserne afløser en del af de nugældende bestemmelser i vejbestyrelsesloven (lovbekendtgørelse nr. 369 af 5. august 1970).

I bemærkningerne til lovforslaget blev det tilkendegivet, at revision af de øvrige bestemmelser i vejbestyrelsesloven kunne udskydes, indtil de administrative hovedbestemmelser var fastlagt ved loven om offentlige veje, men at forslag herom ville blive fremsat i indværende folketingsamling med

[Ministeren for offentlige arbejder.]

henblik på ikrafttræden samtidig med lov om offentlige veje den 1. april 1972.

Ved nærværende forslag til ændring af lov om offentlige veje optages de resterende bestemmelser i vejbestyrelsesloven i loven. Samtidig foreslås visse mindre ændringer af de i loven om offentlige veje optagne bestemmelser.

En række af vejbestyrelseslovens nugældende bestemmelser er ved forslaget foreslået ændret, ligesom der er foreslået en del nye bestemmelser. Således er de nugældende bestemmelser om ekspropriation og taksation foreslået ændret og moderniseret på baggrund af den udvikling, der siden vejbestyrelseslovens tilblivelse er sket på dette område, navnlig med hensyn til sikring af de berørte grundejeres interesser. Endvidere kan nævnes, at der i forslaget som noget nyt er optaget bestemmelser om fastsættelse af offentlige vejes navne, om angivelse af husnumre, om anbringelse af vejskilte m. v. og om hegn mod vej. Disse bestemmelser er foreslået af ministeriet for offentlige arbejders vejlovsudvalg i betænkning om private fællesveje og vejbidrag afgivet i 1964. En væsentlig del af ændringerne i øvrigt er af redaktionel karakter eller en konsekvens af bestemmelserne i loven om offentlige veje.

Ændringsforslaget har som følge af tidens beklageligvis ikke kunnet forelægges for de kommunale organisationer inden fremsættelsen, men jeg regner med, at organisationerne i forbindelse med udvalgsbehandlingen vil få lejlighed til at gøre deres synspunkter gældende.

Ved loven om offentlige veje, jfr. dennes § 45 og bilag til loven, er der gennemført klassificering af et vejnet på ca. 4.500 km som hovedlandeveje. Disse veje skal fra den 1. april 1972 finansieres fuldt ud af staten. Ved lovens behandling blev det tilkendegivet over for folketinget, at omfanget og linieføringen af det statsfinansierede vejnet efter lovens vedtagelse ville blive forhandlet med amtskommuner og kommuner, og at forslag til eventuelle ændringer af vejnettet ville blive søgt gennemført inden lovens ikrafttræden den 1. april 1972. Disse forhandlinger er tilendebragt, men det har ikke været muligt inden lovforslagets frem-

sættelse at afslutte overvejelserne om visse problemer i forbindelse hermed.

Ændringsforslag til de i bilag til loven angivne hovedlandeveje agtes imidlertid fremsat under folketingets behandling af lovforslaget.

Idet jeg i øvrigt skal tillade mig at hen-vise til bemærkningerne til lovforslaget, skal jeg anbefale forslaget til tingets vel-villige behandling.

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

Forslaget omfatter først en bemyndigelse til anlæg af en motorvej fra motorvejen Lille-Bælt-Kolding ved Nr. Stenderup til hovedlandevej A 10 ved Høgholt Skov nord for Vejle.

Dernæst omfatter forslaget en bemyndigelse til anlæg af en motorvej til afløsning af den nuværende hovedlandevej A 15 på strækningen mellem Skødstrup og Tåstrup nord for Kalø Vig.

Endelig omfatter forslaget en bemyndigelse til projektering af en motorvej fra Falsters nordkyst ved Farnæs Skov over Guldborgsund til Saks København.

Som det har været tilfældet ved forelæg-gelsen af de foregående års forslag til love om visse hovedlandevejsstrækninger, skal jeg give det høje ting en oversigt over, hvor langt vi nu er kommet med hensyn til gennemførelsen af det ved vejplanlægningen forudsatte motorvejsnet over hele landet.

Efter anlægsstoppets ophør i efteråret 1970 er der i løbet af 1971 blevet afholdt en lang række licitationer for anlægsarbejder på motorvejsnettet til en samlet værdi af over 700 mill. kr.

Ved udgangen af 1970 var der ca. 200 km motorveje i drift.

I november 1971 blev motorvejsstrækningen Korsebjerg-Gribsvad på Fyn (10 km) åbnet for trafik. Inden udgangen af året påregnes yderligere 30 km motorvej at kunne tages i brug, nemlig motorvejen Bonderup-Ålborg (15 km), omfartsvejen vest om Randers (10 km) og Motorringvejen vest om København på strækningen Ringvej B 3-Jyllingevej (5 km).

Der er således god fremdrift i motorvejs-udbygningen, og det kan endvidere nævnes,