

[Finansministeren.]

amtsligningsinspektorer. I bemærkningerne til lovforslaget er der nærmere redegjort for en række ændringer af formel karakter, som hovedsagelig har til formål at samstemme loven med lov om oprettelse af en landsskatteret m. v.

Hermed anbefaler jeg lovforslaget til tingets velvillige behandling.

Ministeren for offentlige arbejder (Horn): Hermed tillader jeg mig for det høje folketing at fremsætte *forslag til lov om ændring af lov om snekastning*.

Snekastningen på offentlige veje påhviler vejbestyrelserne, uden for købstæderne amtsrådene, for så vidt angår hovedlandeveje og landeveje, og sognekommunerne, for så vidt angår biveje. Snerydningen gennemføres i reglen ved maskinkraft og lejet mandskab, men der er i den gældende lov mulighed for at tvangsudskrive mandskab til såkaldt naturalarbejde.

Der er fra De samvirkende Sognerådsforeninger i Danmark rejst kritik af de gældende udskrivningsregler for naturalarbejde, som må anses for forældede. Der er endvidere fra De samvirkende danske Landboforeninger rettet kritik mod, at naturalarbejde overhovedet anvendes.

Selve spørgsmålet om, hvorvidt de gældende regler bl. a. i snekastningsloven om vintervedligeholdelse er tidssvarende, overvejes for tiden i det særlige udvalg til revision af vejlovgivningen, som også overvejer, om der er mulighed for at gennemføre snerydning uden anvendelse af naturalarbejde. Her står på den ene side kommunernes ønske om til enhver tid at have sikkerhed for at kunne tilvejebringe mandskab, der kan sættes ind på rydning af vejene under snefald, og på den anden side betænkeligheder ved at anvende tvangsudskrivning af mandskab fra ejendomme, hvis folkehold siden 1938, da den nuværende lov blev gennemført, er faldet i ekstraordinær grad.

Det foreliggende lovforslag tilsigter en lettelse for kommunerne ved administrationen af naturalarbejdsordningen uden at foregribe en endelig afgørelse af naturalarbejdsproblemet.

Snekastningsloven foreskriver i §§ 8 og 11, at sognekommunerne hvert år skal forberede

anvendelse af naturalarbejde ved udfærdigelse af fortegnelser over de snekastningspligtige og ved beskikkelse af snefogder, selv om naturalarbejde ikke påregnes bragt i anvendelse.

I dag anvendes naturalarbejde ikke på amtnerne vejstrækninger og kun i ringe grad på sognevejene, og i lovforslaget er forpligtelsen for kommunerne til at udarbejde disse fortegnelser og til at beskikke snefogder derfor begrænset til de kommuner, der hvert år på forhånd beslutter sig til at anvende naturalarbejde. Herved fritages et flertal af kommunerne for en overflødig arbejdsbyrde.

Fortegnelse over de snekastningspligtige har tillige dannet udskrivningsgrundlag for amtskommunerne. Da fortegnelserne imidlertid må påregnes at bortfalde i et flertal af sognekommunerne, og da ingen af amtskommunerne i dag anvender naturalarbejde, er amtskommunernes hjemmel til at benytte naturalarbejde samtidig foreslået ophævet.

En videregående revision af reglerne i snekastningsloven og i vejbestyrelsesloven om vintervedligeholdelse af vejnettet forudsættes at afvente de videre overvejelser i vejlovsudvalget. Udvalget vil i forbindelse hermed, som jeg har nævnt, overveje, om naturalarbejdsordningen helt kan afskaffes. Endvidere overvejer udvalget spørgsmålet om grundejernes pligter til at foretage rydning og grusning ud for deres ejendomme. Spørgsmålet om, hvorvidt der er behov for fastsættelse af generelle retningslinier for vejbestyrelsernes forpligtelser med hensyn til snerydning, grusning, anvendelse af kemikalier som optøningsmidler og andre foranstaltninger til sikring af fremkommeligheden på vejene vil i forbindelse hermed ligeledes blive undersøgt.

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

Forslaget, der alene omfatter projektering til forberedelse og sikring af senere anlæg, falder naturligt i tre dele, nemlig dels forslag vedrørende en række hovedlandeveje, udbygget som motorveje i Nordsjælland, dels forslag vedrørende en strækning af vestmotorvejen — København-

[Ministeren for offentlige arbejder.]

Korsør — og dels forslag vedrørende en mindre hovedlandeveisstrækning ved Helsingør til en planlagt ny statsbanefærgestation i Helsingør.

Der er således for den alt overvejende dels vedkommende tale om motorvejsstrækninger, og jeg skal benytte lejligheden til at give en kort oversigt over, hvor langt vi er kommet med hensyn til det ved vejplanlægningen forudsatte motorvejsnet over hele landet.

I Lolland har vi af igangsatte motorvejsarbejder motorvejen Bonderup-Gug ved Ålborg og Limfjordstunnelen med tilsluttende motorvejsanlæg, ligeledes ved Ålborg. Endvidere arbejder man på motorvejen omkring Randers og motorvejen Lille-Bælt-Kolding. Endelig har vi ved lov af 14. juni 1965 fået bemyndigelse til at projektere og sikre linjen for en nord-sydgående motorvej fra Kruså til Ålborg. De øvrige nævnte motorveje indgår enten som led i denne eller er tilkørselsveje til den.

Af motorvejen over Fyn fra den nye Lille-Bæltsbro til Knudshoved er strækningen Hjulby-Knudshoved færdiganlagt, og i tilslutning til den nye Lille-Bæltsbro, der udføres som motorvejsbro, arbejder man på strækningen fra broen til et punkt vest for Odense, således at man i forbindelse med broens forventede åbning for trafik i 1969-70 har motorvej fra Kolding til Odenseområdet.

På Lolland-Falster er færdiganlagt en motorvejsstrækning fra Saksøbing til Rødby, der indgår som led i Fugleflugtslinjen.

På Sjælland er af vestmotorvejen Korsør-København færdiganlagt strækningen fra Halsskov til Skovse, medens strækningen fra Ølby til Københavns bygrænse er under anlæg. Andre færdige motorvejsstrækninger er Helsingørvejen fra Jægersborg til Brønsholm, motorvejen vest om København fra Jægersborg til Buddingevej, omfartsvejen ved Lyngby, strækningen af Hareskovvejen fra Utterslev Mose til Bagsværd samt motorvejen nord om Hedehusene og syd om Roskilde. Af igangværende strækninger kan nævnes motorvejen Roskilde-Holbæk og sydmotorvejen på strækningen fra Ølby mod Rønnede samt strækningen af motorvejen vest om København fra Buddingevej til Kagså.

Ved to love af 27. maj 1964 er der endelig truffet bestemmelse om udbygning af visse strækninger af det storkøbenhavnske motorvejsystem — motorvejen vest om København fra Kagså til Brøndbyvester, Lyngbyvej og Hareskovvej, hvor en strækning altså allerede er færdiganlagt.

Forslaget om nu at meddele bemyndigelse til projektering til sikring af linjerne for en række motorveje i Nordsjælland må ses i sammenhæng med de sidstnævnte love.

De af lovforslaget omfattede motorvejsstrækninger i Nordsjælland er: en forlængelse af Helsingørvejen fra Brønsholm til Helsingør, en ringvej uden om Storkøbenhavn fra Brønsholm til et punkt vest for Kildebrønde, en motorvej fra Farum vest om Hillerød til området ved Hemmingstrup, en motorvej fra København til Frederikssund og endelig en motorvej nord for Roskildevej parallelt med denne fra Ringvej B4 til omfartsvejen ved Hedehusene.

Disse vejstrækninger er ligesom motorvejen vest om København, Lyngbyvejen og Hareskovvejen beskrevet i vejdirektoratets Nordsjællandsrapport fra september 1963. For alle vejstrækningerne gælder, at det som følge af den stærke udvikling af såvel sommerhusbeboelserne som helårsbeboelserne i Nordsjælland er blevet meget preserende, at anlæggene kan fastlægges i marken og byggeplantesikres.

Helsingørvejen, motorvejen vest om Farum og Hillerød samt Frederikssundsvejen er de i rapporten omtalte 3 radialveje fra København op i Nordsjælland. Motorvejen Brønsholm - Tåstrup - Kildebrønde er den yderste ring om Storkøbenhavn. Om disse vejstrækninger skal jeg i øvrigt henviser til bemærkningerne.

Motorvejen fra Klovtofte til Kallerup eller fra Ringvej B4 til motorvejen nord om Hedehusene ønskes nu projekteret og sikret af hensyn til byudviklingsplanerne for Tåstrupområdet. Tanken med vejen er, at den skal afløse den tilsvarende strækning af Roskildevej, der på et senere tidspunkt vil komme til at indgå som hovedfordelingsvej i Tåstrupområdet. Ringvej B4, der forudsættes anlagt som motorvej, er i 1962, altså forud for hovedlandeveisloven, optaget på vejplanen på strækningen fra Tåstrup til Ballerup, og denne strækning, der påregnes detailprojekteret og anlagt forud

[Ministoren for offentlige arbejder.]

for den heromhandlede vej, er derfor ikke medtaget i nærværende lovforslag.

Man har også ment det rigtigt på nuværende tidspunkt at få projekteret og sikret den resterende strækning af motorvejen fra København til Halsskov. Strækningen fra København langs Køge Bugt til Ølby forventes åbnet for trafik i 1970, og strækningen fra Skovse til Halsskov er som tidligere nævnt allerede anlagt.

Endelig er der i lovforslaget foreslået bemyndigelse til projektering og sikring af anlægget af en mindre hovedlandeveisstrækning, der ikke skal være motorvej, fra den forlængede Helsingørvej ved Helsingør kommunes grænse til den planlagte statsbanefærgenhavn i Helsingør. Ud over at skabe adgang til denne færgenhavn vil vejen få forbindelse med Strandvejen og dermed tillige give adgang til den nuværende Helsingør havn, hvor en større udvidelse af parkeringspladserne er i gang.

Efter hovedlandeveisloven skal udgifterne til projekteringen og sikringen af linjerne afholdes fuldt ud af vejfonden. Udgifterne til projektering er anslået til i alt ca. 15-16 mill. kr. Herudover kan der altså blive tale om udgifter som følge af sikring af linjerne ved byggelinjepålæg. Det er imidlertid meget svært at give noget skøn over, hvad disse sidste udgifter vil beløbe sig til. Udgifterne, der alene vil omfatte ejendomserhvervelser, vil normalt kun blive aktuelle, hvis der fremsættes begæring om overtagelse af berørte ejendomme af de pågældende lodsejere, og hvis de for overtagelse gældende betingelser er opfyldt, d. v. s. at de pågældende ejendomme som følge af byggelinjepålæg ikke vil kunne benyttes på en økonomisk rimelig måde sammenlignet med omliggende arealer.

Efter de erfaringer, man har fra tidligere byggelinjepålæg, mener man dog, at der kun bliver tale om overtagelse af forholdsvis få ejendomme.

Da der jo alene her er tale om bemyndigelse til projektering og linjesikring, vil folketinget senere få lejlighed til at tage stilling til særlige love om anlæggene, efter at projekteringen er ført længere frem og overslag foreligger. Det drejer sig om i alt 165 km motorvej og 4 km almindelig hovedlandevej, og der vil derfor blive tale om

meget store udgiftsbeløb. På den anden side vil udgiften jo også blive fordelt over adskillige år, og anlægstidspunkterne vil efter al sandsynlighed blive forskellige.

Prioriteringen af anlægstidspunkterne vil i høj grad være afhængig af trafikudviklingen i landets forskellige dele og må naturligvis også ses i sammenhæng med regeringens almindelige anlægsprogram.

Nærværende lovforslag har været forelagt vejnævnet, som har kunnet tiltræde dets fremsættelse for folketinget. Det samme gælder som anført i bemærkningerne de implicerede amtsråd.

De tre radialveje samt den ydre ringvej om København har været forelagt frednings- og skovmyndighederne, der ikke har haft principielle indvendinger. Samtlige vejlinjer vil naturligvis under detailprojekteringen blive forhandlet med såvel de amts- og bykommunale myndigheder som med frednings- og skovmyndighederne.

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

Endelig tillader jeg mig for det høje ting at fremsætte *forslag til lov om ændringer i lov om international omnibuskørsel m. v.*

Efter den gældende lov — lov nr. 131 af 23. marts 1948 — kræves der til kørsel med motorkøretøjer, der er indrettet eller benyttes til befordring af 8 personer (føreren indbefattet) eller derover, en af ministeren for offentlige arbejder meddelt tilladelse, når kørslen udføres i forbindelse med kørsel i udlandet.

Den gældende lov omfatter således alle motorkøretøjer, der er indrettet eller benyttes til befordring af 8 personer (føreren indbefattet) eller derover. Imidlertid anvendes der i stadig stigende omfang til rent privat kørsel køretøjer, der er bygget til at transportere 8 personer plus føreren, og det er naturligvis upraktisk, at ejerne af sådanne køretøjer skal være forpligtet til at indhente tilladelse for at kunne køre med deres køretøjer. Under hensyn hertil har Den europæiske Transportministerkonference (ECMT) i en den 26. november 1965 vedtaget resolution anbefalet medlemslandene at basere deres lovgivning og tilladelsespraksis på den nævnte vognstørrelse, og da