

[Ministeren for offentlige arbejder.]
 således, at forpligtelserne kun kunne pålægges grundejerne med hensyn til fortov og sti i byer og bymæssige bebyggelser samt med hensyn til mindre befærdede offentlige vejes kørebaner i byer og bymæssige bebyggelser, medens forpligtelserne med hensyn til mere befærdede offentlige vejes kørebaner fuldt ud skulle påhvile det offentlige.

I det nu foreliggende lovforslag er grundejerforpligtelserne i relation til offentlige veje og stier begrænset til fortov og sti i byer og bymæssige bebyggelser.

Motiveringen for begrænsning af grundejerforpligtelserne og hermed udvidelsen af det offentlige forpligtelser er, at trafik-sikkerhedshensyn og effektivitets- og rationalitetshensyn taler for, at det offentlige fuldt ud påtager sig såvel snerydning som foranstaltninger mod glat føre og renholdelse på de offentlige vejes kørebaner i byer og bymæssige bebyggelser.

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, bestemmelser om private fællesveje og stier på landet samt om skov-, klit- og havneveje og andre lignende veje.

Endelig er der ved lovforslaget foreslået tillagt vejbestyrererne (kommunalbestyrererne) hjemmel til at påtage sig udførelsen af de forpligtelser, der er pålagt eller påhviler grundejerne såvel med hensyn til offentlige som private veje, og til at opkræve godtgørelse hos grundejerne herfor. Formålet hermed er bl. a. at øge muligheden for maskinel indsats.

Under forhandlingen med de kommunale organisationer og Københavns og Frederiksberg kommuner blev der af disse givet udtryk for, at spørgsmålet om de kommunale myndigheders erstatningsretlige ansvar ikke var fyldestgørende klarlagt ved lovforslaget, og at problemerne i forbindelse hermed burde gøres til genstand for nærmere undersøgelse, før lovforslaget blev fremsat.

Jeg har imidlertid ikke fundet dette påkrævet. Allerede under den nuværende retstilstand handler kommuner som på andre områder under ansvar, således at domstolene trækker grænserne for eventuelle

erstatningsforpligtelser, og jeg mener ikke, at der sker nogen principiel ændring heri ved forslaget.

Lovforslagets gennemførelse vil påføre de kommunale myndigheder øgede udgifter til vintervedligeholdelse af de offentlige veje, i første række i byerne og de bymæssige bebyggelser, bl. a. som følge af begrænsningen af grundejerforpligtelserne. Det er dog vanskeligt at skønne over merudgiften, idet kommunerne under den nuværende ordning i betydeligt omfang har udført mere, end de var forpligtet til, navnlig med hensyn til stærkt trafikerede veje og gaders kørebaner. Men hvis jeg skulle forsøge et skøn, vil jeg anslå, at merudgiften for Københavns og Frederiksberg kommuner, købstadkommunerne og de større bymæssige kommuner på årsbasis vil være af størrelsesordenen 30-40 mill. kr. Af merudgiften vil i kraft af refusionsordningen omkring 30 pct. af udgifterne vedrørende vintervedligeholdelsesforanstaltninger falde på staten, eller årligt antagelig omkring 10 mill. kr.

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

Endvidere har jeg herved den ære for det høje ting at fremsætte forslag til lov om ændringer i vejlove som følge af ændringerne i den kommunale styrelseslovgivning m. v.

Lovforslaget indeholder primært de ændringer, som er nødvendige som en konsekvens af kommunalreformens gennemførelse den 1. april 1970 og tilsigter at tilvejebringe i princippet ensartede regler for de nuværende købstadkommuner og sognekommuner med hensyn til kompetence, tilsyn, godkendelse og anke inden for vejlovgivningen, således at alle primærkommuner underlægges amtsrådene som tilsyns-, godkendelses- og klagemyndighed.

Ligeledes foreslås det, principielt i overensstemmelse med § 20 i lov om revision af den kommunale inddeling, at hovedlandeveje — bortset fra motorveje — og landeveje i byområderne skal henføre under amtsrådenes bestyrelse.

Fra denne hovedregel foreslås dog gjort undtagelse med hensyn til veje af de nævnte kategorier inden for de hidtidige købstæder.

[Ministeren for offentlige arbejder.]

Primærkommunernes organisationer har peget på de praktiske, administrative hensyn, der kan vanskeliggøre en administration ved amternes vejvæsen inde i byerne med hensyn til renholdelse, snekastning, ledningsforhold og benyttelse af de tilstødende ejendomme. Ministeriet har ment, at disse hensyn gør sig særlig gældende i byernes centrale sammenbyggede dele, men at det på den anden side vil være praktisk ugørligt inden den nye kommunallovgivnings ikrafttræden den 1. april 1970 at foretage en adskillelse imellem de veje, der bør være under amtsrådenes bestyrelse, og de veje, der mest hensigtsmæssigt bør forvaltes — på lige fod med amtsrådenes forvaltning af det øvrige hoved- og landevejsnet — af de primærkommuner, som afløser købstæderne. Som en — også af hensyn til den kommunale forvaltnings tilrettelæggelse — praktisk løsning foreslås det derfor, at de hovedlandeveje og landeveje, som hidtil har været under købstædernes bestyrelse, skal forblive under kommunal bestyrelse også efter 1. april 1970. Ved det videre arbejde med klassificeringen efter vejbestyrelsesloven må man da søge frem til en hensigtsmæssig fordeling mellem amtsveje og kommunale veje i de pågældende byområder.

I stedet for betegnelserne „primær- og sekundærkommuner“ — omfattende henholdsvis de nuværende købstad- og sognekommuner og amtskommuner — er i lovforslaget anvendt terminologien „kommuner“. I konsekvens heraf kan fællesbegrebet „kommune“ omfattende alle kommunetyper herefter ikke anvendes.

Lovgivningen om private veje og grundejerbidrag til offentlige veje er under revision, og lovforslag indeholdende en systematisering og kodifikation af de gældende regler kan forventes fremsat i en senere samling. De i nærværende forslag foreslåede konsekvensændringer for dette område tager kun sigte på en nødtørftig ajourføring af de bestående regler under hensyn til det ændrede kommunale system. Også her bliver de hidtidige sogneråd og byråd sidestillet under amtsrådet som klagemyndighed.

Ud over de ændringer, der er umiddelbar konsekvens af kommunalreformen, er der foreslået forskellige mindre ændringer og ajourføringer af lovene bl. a. under hensyn

til mellemliggende anden lovgivning. Særligt for vejtilskudsloven gælder, at man har fundet det rimeligt at ophæve den nugældende lovs § 9 i stedet for at foreslå en ren konsekvensændring. Bestemmelsen handler om særlig refusion til kommuner, hvis vejnet belastes af koncessionerede omnibusruter. Ophævelsen af reglen medfører en administrativ forenkling og en besparelse for statskassen, der for tiden yder 4 mill. kr. i tilskud til 150 kommuner i henhold til denne regel.

Ønsket om en administrativ rationalisering og bortfald af særlige honorarer ligger bag forslaget om at ophæve lov om sikring af færdselen ved vejkrydsninger samt krydsninger mellem veje og jernbaner som selvstændig lov. Ophævelsen medfører, at de rådgivende udvalg, nedsat efter lovens §§ 2 og 4, bortfalder, og at de særlige opgaver inden for området overtages af vejbestyrelserne og vejdirektoratet.

Idet jeg i øvrigt henviser til de til forslaget knyttede bemærkninger, skal jeg anbefale lovforslaget til det høje tings villige behandling.

Endelig skal jeg hermed fremsætte *forslag til lov om radiokommunikation*.

Lovforslaget fremtræder som en revision af den gældende lov om telekommunikation m. m. ved radio, der er fra 1949. Udviklingen på radioområdet siden da har gjort det nødvendigt at foretage en revision af loven, og forslaget er endvidere nødvendiggjort af, at den gældende lov ikke har gyldighed i Grønland. Selv om forholdene i Grønland har været administreret stort set efter de samme bestemmelser som i det øvrige Danmark, har det været uheldigt, at denne administration ikke har haft det fornødne juridiske grundlag. Det forslag, der hermed fremsættes, forudsættes derfor også gennemført for Grønlands vedkommende.

I lovforslaget har man forladt den gældende lovs omtale af statens eneret på radioanlæg; dette hænger sammen med, at det er blevet mere og mere almindeligt at give private foretagender og privatpersoner tilladelse til at benytte radioanlæg. Takket være en dygtig indsats fra den danske elektroniske industri og en liberal administration af den gamle radiolov er Danmark