

[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,

[Ministeren for offentlige arbejder.]

at man allerede ved udgangen af 1972 regner med at nå op på i alt ca. 300 km motorveje i drift, idet følgende strækninger forventes færdige i 1972:

Sønderbroindføringen til Ålborg, Albæk-Støvring, Hareskovmotorvejen fra Skovbrynet til Farum Nord, Bispeengbuen, Holbækmotorvejen fra Roskilde til Dyvelslyst og Vestmotorvejen fra Ringvej B 3 til Cordozasvinget.

I øvrigt skal jeg kort redegøre for arbejdsstødet på de andre motorvejsstrækninger i landet.

For så vidt angår Vestmotorvejen, er på strækningen Ølby-Ringsted igangsat 3 mindre broentrepriser samt jordarbejdet på den vestlige del af denne 22 km lange motorvejsparcel, der påregnes taget i brug i 1975-76.

De i lov nr. 238 af 7. juni 1968 fastlagte motorvejsanlæg i Københavns vestegn omfatter Vestmotorvejens nordlige gren fra Ringvej B 3 til henholdsvis Ishøj og Klovtofte, Ringvej B 4 mellem Klovtofte og Ballerup og Frederikssundmotorvejen på strækningen mellem Ballerup og Motorringvejen. I dette område er mindre anlægsarbejder igangsat på Ringvej B 4 og Frederikssundmotorvejen, medens samtlige større entrepriser, med undtagelse af belægningsentrepriser, er igangsat på Vestmotorvejens nordlige gren. Sidstnævnte motorvejsstrækning påregnes færdiganlagt med udgangen af 1973, de øvrige strækninger i 1974-75.

På Sydmotorvejen er bro- og jordarbejder igangsat på strækningen Dyrehavehus-Rønnede, og denne strækning forventes taget i brug i 1974.

I øvrigt fortsætter arbejdet med projektering af motorvejens videreføring mod syd over Storstrømmen til Falster.

Om motorvejsstrækningen Klovtofte-Kallerup blev der vedtaget anlægslov i sommeren 1970. På denne strækning er der afholdt besigtigelsesforretning i juni 1971, og ekspropriationerne til anlægget forventes foretaget i løbet af vinteren, hvorefter anlægsarbejderne påregnes iværksat i 1972.

På motorvejsstrækningen Farum-Hemmingstrup er der afholdt besigtigelsesforretning i juni måned 1971, men på grund af tidligere bevillingsnedskæringer og følgerne af anlægsstoppet vil egentlige anlægsarbej-

der på denne strækning næppe kunne iværksættes før 1973.

På Lyngbyvejlinien har egentlig anlægsaktivitet indtil nu kun pågået på strækningen nord for Vibenshus Runddel. Heraf påregnes strækningen mellem Lyngbyvejens station og Helsingørmotorvejen at være færdiganlagt med udgangen af 1973. For så vidt angår strækningen mellem Hans Knudsens Plads og Søerne, er der foretaget undersøgelser af forskellige projektforslag, og det anlæg, man er nået til enighed om, og som i øjeblikket er under detailprojektering, udformes således, at motorvejen føres i tunnel under Hans Knudsens Plads og under Vibenshus Runddel og i åben grav derimellem.

På Helsingørmotorvejens fortsættelse til Helsingør er jordarbejderne i gang, ligesom broarbejderne er under udførelse. Denne strækning påregnes åbnet for trafik ultimo 1975.

Motorvejsarbejderne på Fyn vil blive fortsat med etappen Hjulby-Odense Øst, hvor der er afholdt besigtigelsesforretning for så vidt angår strækningen mellem Hjulby og Langeskov. Denne parcel påregnes åbnet for trafik ultimo 1975.

I Jylland fortsætter arbejder med de næste anlægsetaper af den nord-sydgående motorvej. På strækningen mellem Horsens og Århus, hvorom der blev vedtaget anlægslov i 1970, har der været afholdt besigtigelse og er endvidere foretaget jordfordeling, men større anlægsarbejder ventes først at kunne komme i gang i 1973. På strækningen Bramdrupdam-Christiansfeld er jord- og broarbejder i gang, og ved Christiansfeld er arbejdet på en del af tilkørselsvejen til motorvejen påbegyndt. Den pågældende strækning skal indgå i en ny omfartsvej om byen, der udføres ved Sønderjyllands amtsråds foranstaltning.

I øvrigt fortsætter arbejdet med projekteringen af yderligere strækninger af den jyske motorvej.

I den i sidste folketingssamling vedtagne lov om visse hovedlandevejsstrækninger blev der givet bemyndigelse til en undersøgelse af de forskellige muligheder for linieføring af en ydre ringgade i København og på Frederiksberg, den såkaldte Godsbanering. Disse undersøgelser er nu ved at være afsluttet, og en rapport om arbejdet forventes

[Ministeren for offentlige arbejder.]

at foreligge i begyndelsen af 1972. I overensstemmelse med forudsætningerne for den nævnte lov er det herefter min tanke at forelægge tinget forslag om projektering af denne ydre ringforbindelse i den linieføring, som rapporten måtte pege på, således at de fornødne arealer kan sikres. Et sådant forslag vil muligt kunne indgå som ændringsforslag til det fremsatte lovforslag.

Endvidere påregnes ændringsforslag fremsat vedrørende en forlægning af hovedlandevej A 14 mellem Hjørring og Hirtshals, herunder en omfartsvej øst om Hjørring.

De samlede udgifter til de i forslaget omhandlede anlægsarbejder på de to motorvejsstrækninger i Jylland er beregnet til ca. 435 mill. kr. i endeligt udbygget stand. Den samlede længde for de to strækninger er ca. 45 km.

Herudover påregnes udgifterne til projektering og sikring af den i lovforslagets § 2 omhandlede vejstrækning at ville andrage ca. 4 mill. kr. Udgifter til eventuelle ejendomservhvervelser som følge af byggeliniepålæg er det ikke muligt at skønne over på indeværende tidspunkt.

Vejnævnet har i medfør af hovedlandvejsloven haft lovforslaget til udtalelse og har ikke haft bemærkninger til fremsættelsen.

Idet jeg i øvrigt henviser til bemærkningerne til lovforslaget, skal jeg hermed anbefale forslaget til det høje tings velvillige behandling.

**Formanden:** Uden for dagsordenen giver jeg ordet til den højtærede forsvarsminister, for at han kan fremsætte de for hans vedkommende anmeldte lovforslag.

**Forsvarsministeren (Kjeld Olesen):** Jeg skal herved tillade mig at fremsætte *forslag til lov om ændring af lov om forsvarets organisation m. v. og forslag til lov om ændring af lov om forsvarets personel.*

Lovforslagene svarer — med visse ændringer — til de lovforslag, som socialdemo-

kratiet fremsatte her i tinget i sidste folketingsamling.

Lovforslagene har til formål gennem en reform af forsvaret at standse det stadigt voksende misforhold mellem de styrkemæssige og materielmæssige mål og de økonomiske muligheder for at indfri dem samt at gennemføre en ordning, som i øvrigt er i overensstemmelse med udviklingen i samfundet. Forslagene skal derfor ses som et udtryk for ønsket om at tilvejebringe og opretholde et forsvar, der — inden for de grænser, samfundsøkonomien og hensynet til andre vigtige samfundsopgaver stiller — bedst muligt udnytter de ressourcer, der er til rådighed.

Lovforslagene bygger på vort fortsatte medlemskab af NATO, hvortil regeringen ikke i dag ser noget sikkerhedspolitisk alternativ.

Glædeligvis har man igennem de senere år kunnet konstatere en række klare tegn på en voksende vilje til afspænding. Dette har ikke blot været tilfældet i forholdet mellem de to supermagter; men også de bemærkelsesværdige fremskridt, der er sket mellem den vesttyske forbundsrepublik og en række øst-europæiske lande — først og fremmest Sovjetunionen, Polen og DDR — må noteres. Det er regeringens opfattelse, at disse glædelige fremskridt, der senest har resulteret i den nylige Berlinaftale — hvorved vejen skulle være banet for ratifikation af aftalerne mellem Bonn og henholdsvis Moskva og Warszawa — kun har kunnet nås, fordi begge parter gennem den eksisterende balance har følt den fornødne sikkerhed til at turde forhandle sig frem til de foreløbige resultater. Samtidig har det betydet, at begyndende forhandlinger vedrørende europæiske sikkerheds- og samarbejdsproblemer nu synes nærmere end nogen sinde. Alle sikkerhedspolitiske bestræbelser må sigte på at støtte denne udvikling, og i den forbindelse er det afgørende, at alle parter føler sig fortsat sikret gennem opretholdelsen af den eksisterende balance og de nuværende militære pagtsystemer.