

Kai Jensen: Jeg foreslår, at lovforslagene henvises til et udvalg på 17 medlemmer.

Uden forhandling eller afstemning *vedtoges* dette forslag.

Den næste sag på dagsordenen var:

Første behandling af forslag til lov om bestyrelsen af de offentlige veje.

(Lovforslaget findes i tillæg A. sp. 1325, fremsættelsen i tidenden sp. 2574).

Formanden: Sammen med denne sag foretages den sidste sag på dagsordenen, nemlig:

Første behandling af forslag til lov om tilskud til de offentlige veje.

(Lovforslaget findes i tillæg A. sp. 1305, fremsættelsen i tidenden sp. 2574).

Lovforslagene sættes til forhandling.

Kai Jensen: Den udvikling, der er sket på det trafikale område, hvad angår last- og personbiler, har medført, at vejnettets beskaffenhed ikke som tidligere er et lokalt problem, men et problem, der har almen interesse langt udover de kommuner og amter, hvori vejene er beliggende. Det er også af den grund naturligt, at interessen for vejenes beskaffenhed er større og mere udbredt end nogensinde før. Derfor må det være rimeligt, at samfundet som sådant får en større indflydelse på dette område. Imidlertid har de forsøg, der blev gjort i forhenværende trafikminister Gunnar Larsens tid på at oprette egentlige statsveje, ikke kunnet gennemføres, fordi politikere og kommunale repræsentanter har ønsket at bevare det kommunale selvstyre også på vejræsenets område. Det har dog i visse tilfælde kunnet pålægges kommunerne at udføre anlægs- og vedligeholdelsesarbejder ved visse vigtige veje.

Som sagt lykkedes det ikke dengang at gennemføre en lovgivning efter disse retningslinier, og det må derfor hilses med glæde, at man nu i det foreliggende lovforslag, der grunder sig på kommissionsbetænkningen og på forhandlinger, ført med

de kommunale organisationer, herunder amsrådsforeningerne og De samvirkende Sognerådsforeninger, er nået frem til at kunne foreslå en ordning nogenlunde efter de samme retningslinier.

I det forslag til lov, der skal afløse den gamle vejbestyrelseslov fra 1867 og andre ældre love, fastsættes nye rammer for vejenes bestyrelse, idet dog de kommunale myndigheder bevares som vejbestyrelser, og endvidere nedsættes der et vejnævn, der vel nærmest må betragtes som et bindeled imellem vejbestyrelserne og ministeriet.

Foruden fastlæggelsen af styrelsesformen foretages der en inddeling af de offentlige veje i forhold til deres trafikale betydning med mulighed for en omklassificering, for såvidt udviklingen kræver dette, og dermed mulighed for at ændre bestående urimeligheder — noget, som har betydelig økonomisk interesse for de lokale myndigheder.

Vejbygningsarbejdet har gennem årene haft store vanskeligheder, idet de gældende regler om ekspropriation til vejanlæg, fastsættelse af byggelinier m. v. har været indeholdt i en række forskellige og tildels gamle love. Nu vil man samle det hele i denne lovgivning, således at der fremover skulle blive større ensartethed på disse områder. Endvidere foreslås der regler om overkørsler og overgange, hvorved man søger at overvinde de vanskelige spørgsmål ved randbebyggelser og ved vigtige færdselsårer. Lovforslaget indeholder en klar hjemmel til at anlægge façadeløse veje, hvilket ganske vist adskillige kommuner allerede på nuværende tidspunkt i nogen grad har praktiseret, men vel nok med en lidt tvivlsom hjemmel.

Videre indeholder lovforslaget et afsnit om byggelinier, der tilsigter en modernisering af byggelinie-loven, idet byggeliniepålæg i fremtiden også kan gives udenfor områder, der er byplanlagt.

Endelig foreslås der bestemmelser om parkeringsafgifter, der gør det muligt for kommunalbestyrelser at opkræve afgift, hvor det måtte anses for nødvendigt.

Lovforslaget indeholder også bestemmelser om foranstaltninger ved glat føre, altså grusning. Dog ser jeg med tilfredshed, at der ikke er pålagt kommunalbestyrelserne nogen pligt til at foretage grusning.

Jeg kan på mit partis vegne takke den