

[Ministeren for offentlige arbejder.]

anledning til en forholdsvis lang redegørelse, men da jeg jo skal fatte mig i korthed, vil jeg nøjes med at sige, at der ligger et betydeligt antal vejplaner og allerede udførte strækninger i dette område, så jeg mener at kunne svare bekræftende på spørgsmålet om, hvorvidt man søger at sikre en tilfredsstillende trafikbetjening derude. Det er vanskeligt at give et udtømmende svar i mundtlig form, man skal jo næsten bruge et kort til en nærmere beskrivelse af de enkelte strækninger; men jeg kan oplyse, at de samlede udgifter til det, som vi har enten i gang eller på planerne, bortset fra den strækning, der hedder Køgevej—Avedøre Holme, kan opgøres til i alt 26,5 mill. kr. Vi har siden 1965 bygget strækningen Roskildevvej—Jyllingevej ud til firsporet vej for 9 mill. kr., og vi er i gang med fortsættelsen Jyllingevej—Slotsherrensvej for yderligere 7 mill. kr.; der er selve Avedøre Havnevejsprojektet, og vi mener altså, at fra Avedøre Holme vil der blive god adgang til den projekterede sydlige del af Vestmotorvejen.

Der er rejst spørgsmål om forlægning af denne motorvejsstrækning til reserveret vejareal langs kysten, og disse overvejelser er ikke afsluttet, men der er ved kommunernes foranstaltning nedsat et særligt udvalg, som arbejder dermed, og hvis der sker en sådan forlægning, kan jeg i hvert fald bekræfte, at der også vil kunne skaffes tilfredsstillende tilkørselsmuligheder fra industriarealet på disse vilkår.

Skovmand: Jeg takker for ministerens svar. Når jeg har rejst spørgsmålet, skyldes det, at jeg finder det vigtigt, at man i den offentlige debat om placeringen af industri-anlæg også medtager, hvad det vil koste det offentlige at skabe tilstrækkelig gode vejforbindelser til de pågældende områder, og at man derfor planlægger dem så hensigtsmæssigt som muligt. Jeg kan forstå, at det endnu ikke er muligt at give en samlet redegørelse for, hvor store beløb der bliver tale om ved Avedøre Holme, men det kan vi jo vende tilbage til senere.

Hermed sluttede spørgsmålet.

Af *Kampmann* til ministeren for offentlige arbejder:

„Agter ministeren at tage initiativ til en ændring af færdselslovens § 45, stk. 1 c, således at akseltrykket og totalvægten kan øges for lastvogne?“

Skriftlig begrundelse:

Forhøjes akseltrykket for enkeltaksel fra 8 t til 10 t og for dobbeltaksel fra 14½ t til 16 t, vil man komme på linje med færdselslovgivningen i en række andre europæiske lande. Ophæves færdselslovens § 45, stk. 1 c, vil dette give mulighed for at opnå en tilladt totalvægt for 3-akslede køretøjer på 20½ t. Dette vil medføre, at de mere smidige 3-akslede køretøjer i stor udstrækning vil erstatte brugen af vogntog i nærtrafik, at containertransporten vil kunne fremmes, at transportudgifterne pr. enhed vil kunne reduceres, og at kraftigere forvogne vil kunne indsættes med en større motorkraft, således at man ikke — som i dag — så ofte ser et vogntog, der i kuperet terræn bliver til stor gene for den øvrige færdsel.

Formanden: Spørgeren har ordet for at supplere sin skriftlige begrundelse af spørgsmålet.

Kampmann: Jeg vil gerne yderligere udbyde baggrunden for spørgsmålet ud over det i den skriftlige begrundelse anførte.

Jeg er klar over, at der siden 1961 gennem et justitsministerielt cirkulære er åbnet adgang for, at lastvogne, der anvendes i grænseoverskridende trafik, kan indregistres med større akseltryk og siden 1964 med større totalvægt end ifølge færdselsloven, nemlig henholdsvis 10 t akseltryk og 32-38 t totalvægt.

Dette cirkulære har været revideret flere gange, sidst i marts 1966. Nu er der imidlertid rejst ønske om en yderligere revision, således at vejområdet, hvor der kunne dispenseres, udvides, hvilket også kunne gælde cirkulærets gyldighedsområde, således at kriteriet ikke alene skulle være den grænseoverskridende trafik. Baggrunden herfor er, at det vil øge muligheden for deltagelse i den internationale containertransport.

Beklageligvis har trafikministeriet stillet