

[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