

[Haustrup Clemmensen.]

anledning til vedrørende investeringsforeningernes bortfald efter ministerens ønske. Der er nu tilbage forbedringerne vedrørende kreditforeningsordningen. Dem kan vi tilslutte os, og derfor kan vi stemme for lovforslaget. Men jeg vil lige så vel som hr. Foged understrege, at jeg finder de bemærkninger, der er gjort i tillægsbetænkningen, nyttige, og jeg går ud fra som givet, uden at være alt for sarkastisk, at ministeren dog denne gang står ved sine betragtninger fra anden behandling her ved tredje behandling. Det kneb lidt ved anden behandling at stå fast på det, der blev sagt ved første behandling.

Aksel Larsen: Det er naturligvis givet, at investeringsforeningerne bør ind i billedet i lighed med de øvrige pengeinstitutioner, hvor man kan binde penge på kapitalbindingskonti i det omfang, dette måtte blive bestemt ved den kommende lovgivning. Jeg er meget glad for, at venstre og de konservative nu kan stemme for lovforslaget. Jeg vil håbe, de vil være så fornuftige også til efteråret at stemme for den lovgivning, der måtte komme om disse forhold. Jeg håber, den bliver adskilligt mere fornuftig end den tåbelige ordning, vi har haft hidtil.

Finansministeren (Henry Grünbaum): Jeg takker for det tilsagn, der her er givet fra venstre og de konservative om også at stemme for lovforslaget. Jeg vil naturligvis gerne bekræfte mit tilsagn om, at for så vidt disse ordninger fortsættes, skal investeringsforeningerne med. Bemærkningen herom i tillægsbetænkningen er kommet efter aftale med mig.

Hermed sluttede forhandlingen.

Lovforslaget

vedtoges enstemmigt med 151 stemmer; 3 medlemmer tilkendegav, at de hverken stemte for eller imod.

Formanden: Lovforslaget vil nu blive stillet statsministeren.

Den næste sag på dagsordenen var:

Tredje behandling af forslag til lov om ændringer i færdselsloven.

(Anden behandling af lovforslaget (nr. 121) findes i tidenden sp. 6017, udvalgets tillægsbetænkning i tillæg B. sp. 1177).

Der var stillet 1 ændringsforslag i tillægsbetænkningen.

Uden for tillægsbetænkningen var der ikke stillet ændringsforslag.

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

Tredje behandling af forslag til færdselslov for Grønland.

(Anden behandling af lovforslaget nr. 122) findes i tidenden sp. 6017, udvalgets tillægsbetænkning i tillæg B. sp. 1177).

Der var ikke stillet ændringsforslag.

Ændringsforslaget til det førstnævnte lovforslag sattes først til forhandling.

Boye Hansen: Der er her ved tredje behandling stillet et ændringsforslag til forslaget om færdselsloven. Det er stillet af et mindretal, venstres medlemmer af udvalget. Det går ud på, at hastigheden også for lastbiler med påhængsvogn skal hæves til 70 km i timen. Imidlertid har de sagkyndige teknikere betegnet det som uforsvarligt at forhøje maksimalhastigheden for vogntog, der ikke er forsynet med tilstrækkelig effektivt bremsesystem. Udvalgets flertal er enigt heri, og jeg har for mit vedkommende i hvert fald ikke mod til at se bort fra de sagkyndiges alvorlige udtalelser.

I henhold til færdselslovens § 44 har justitsministeren bemyndigelse til administra-

[Boye Hansen.]

tivt at forhøje maksimalhastigheden for visse køretøjer, og som det er anført i tillægsbetænkningen, har justitsministeren erklæret sig indforstået med, så snart det er teknisk muligt, administrativt at fastsætte en hastighedsgrænse på 70 km i timen for de vogntog, der er forsynet med fornøden bremsekraft.

Flertallet kan derfor ikke anbefale det stillede ændringsforslag, og på flertallets vegne må jeg anbefale at stemme imod dette forslag.

Per Møller: Det egentlige problem, der træder frem i forbindelse med ændringsforslaget, ligger i at veje én risiko imod en anden risiko. Man kan næppe uden videre afvise, at det kan indebære en vis risiko, hvis lastvognstogene får lov til at køre op til 70 kms grænsen imod som foreslået 60 km. På den anden side lægger vi i det stillede ændringsforslag vægt på, at det vil indebære en større risiko for trafikikkerheden, hvis man indfører et system, hvorefter lastvogne kører med to forskellige sæt hastighedsmaksimalgrænser med kun 10 km imellem. Det vil indebære, at hvis en lastvogn, der har tilladelse til at køre op til 70 km, skal foretage en overhaling af et lastvognstog, der må køre 60 km, er det givet, at denne overhaling vil strække sig over en stor vejafstand, og at den vil tage lang tid, og alle, der er fortrolige med trafikken, ved, at noget af det, der hyppigst kan sætte en skræk i livet på bilisterne, netop er de meget langstrakte overhalinger. Det er dem, man så at sige inviterer til, når man har to sæt maksimalgrænser med så kort en afstand imellem som 10 km. Vi har altså ment, at dette indebærer en risiko, der er større end den risiko, der kan siges at ligge i, at disse lastvognstog får lov til at køre op til 70 km.

Der henvises i bemærkningerne til lovforslaget til, at tanken med at fastholde 60 kms maksimalgrænse for lastvognstog har fundet tilslutning hos en række organisationer og myndigheder.

Det nævnes bl. a., at Landsforeningen Danske Vognmænd har været med i disse drøftelser, men jeg er i besiddelse af oplysninger fra organisationens formand, direktør Gundelach, som fremhæver, at hans organisation vel er gået med til helheden,

men at der deri ikke lå nogen godkendelse af enkelthederne, og at hans organisation vil finde det fuldt forsvarligt at tillade lastvognstogene at køre 70 km. Det, der er tale om for denne organisations vedkommende, kunne også formodes i større eller mindre grad at foreligge for andre organisationers vedkommende, og i hvert fald foreligger det ikke dokumenteret, at man i disse rådslagninger har inddraget alle de pågældende i det, som er kernen i spørgsmålet, nemlig en afvejning af den ene risiko mod den anden.

Derfor føler jeg mig ikke særlig trykket af den sagkundskab, ministeren mobiliserer i denne sag, ikke at jeg fejer den til side, men jeg synes ikke, man skal lægge en så stor vægt på den, at man indfører den regel, der nødvendigvis, hvis grænserne bliver respekteret — og det må vi jo forudsætte — vil skabe en lang række farlige, dødsensfarlige, overhalingssituationer, som vi kan slippe for, hvis man sætter den samme maksimalgrænse for de to typer lastvogne, der her er tale om.

I øvrigt kunne jeg have lyst til at gøre den bemærkning, at hvis man nu vil hævde, at det virkelig skulle indebære en umådelig risiko, hvis lastvognstog får lov til at køre op til 70 km med de bremseanlæg, der er almindelige, må man da undre sig lidt over, at myndighederne hidtil har affundet sig med den praksis, at de pågældende lastvognstog ganske frimodigt kører 70 km, og at politiet har indført den praksis, at det skrider man ikke ind over for. Hvis det virkelig var så farligt, ja, så havde man vel mobiliseret den kraft, det mandskab og den indsats, der skulle til.

Men jeg tror sådan set heller ikke, faren er så stor, og da ministeren jo ofte, når han skal have en begrundelse, henviser til, hvad f. eks. Sverige gør, vil jeg nævne, at i Sverige må lastvognstog køre op til 70 km, for dér sørger man netop for at have den samme maksimalgrænse, og de pågældende lastvognstog, der må køre 70 km, betjener sig af de bremseanlæg, der er almindelige herhjemme for de pågældende lastvognstog. I Sverige kan det altså gøres, og der foreligger ikke oplyst noget om, at denne grænse dér skulle indebære nogen særlig risiko eller skabe et særligt antal ulykker.

[Per Møller.]

Jeg kunne have lyst til at slutte med at gøre den lille bemærkning, at man under sagens behandling har fået en lidt forstemmende fornemmelse af, at ministeren har ladet sig binde af de forhandlinger, han har haft med forskellige myndigheder og organisationer, inden sagen kom til behandling her i Folketinget. Det hedder i bemærkningerne til lovforslaget, at han har opnået tilslutning til disse forslag. I virkeligheden skurrer dette begreb en lille smule i mine ører.

Jeg synes, det havde været bedre, hvis der havde stået, at han havde modtaget råd fra disse organisationer, og at de mente sådan og sådan. Men i samme øjeblik der er opnået tilslutning, og i samme øjeblik det nu kan oplyses, at i hvert fald én af de afgørende organisationer så at sige har ladet sig presse til at give tilslutning til helheden og dermed har måttet sætte sit stempel på enkeltheder, som man ikke syntes om, ja, så har man jo billedet af, at der forud er gået forhandlinger af den slags, der sigter på at opnå et resultat, som jo så selvfølgelig binder parterne, også ministeren. Jeg føler ikke, at ministeren helt har haft den nødvendige bevægelsesfrihed over for de saglige synspunkter, der har kunnet føres frem her. Jeg synes, diskussionen har formet sig sådan, at den kom til at svæve lidt i luften, fordi sagen i realiteten var afgjort, idet det nemlig kunne være ubehageligt for ministeren — det kan jeg godt forstå, sådan som det nu er gået — at gå tilbage til disse organisationer, som han endelig havde fået til at gå med, og sige: nå ja, det blev noget helt andet. Derfor har man oplevet en stædighed, der ligesom ikke har givet mulighed for, at en saglig meningsudveksling kunne få den plads, jeg synes den havde fortjent.

Jeg mener som sagt, at det vil rumme en forøgelse af trafikrisikoen, hvis vi indfører disse to sæt maksimalhastigheder med så kort afstand imellem, som der her er tale om, og jeg skal anbefale, at man stemmer for det ændringsforslag, et mindretal har stillet.

Rimstad: I mit parti har vi den opfattelse af spørgsmålet om disse 60 km eller 70 km for vogntog, at man bør undersøge forholdene meget nøje, før man åbner for de 70 km. Det er ikke alene et spørgsmål om

vogntogenes bremsekraft, men det er også et spørgsmål om den ødelæggelse, der sker på de nye veje, som vi bygger, om de er tilstrækkelig stærke til at tage den forøgede trafik. Det er ingen hemmelighed, at med den konstruktion, man bygger vore motorveje efter — særlig med det måske noget beskedne frostfyld, der ofte lægges under vejbanerne — har man haft meget dårlige erfaringer. Virkningerne kan man se ude på Hørsholmvejen i øjeblikket, hvor man efter denne frostvinter ligger og reparerer den ene efter den anden af de inderste baner, hvor lastvogntogene kører. Det er ganske givet, at ødelæggelsen på vejbanerne ved den høje hastighed er mange gange større, end den er ved de mere beskedne hastigheder.

Nu har ministeren erklæret, at han er villig til, når det er teknisk muligt, administrativt at fastsætte en hastighedsgrænse på 70 km for de vogntog, der er forsynet med den fornødne bremsekraft. Hvis ministeren også vil give os tilsagn om at undersøge, hvorvidt vejbanerne kan holde til det, så synes vi, at de tilsagn vil være tilfredsstillende for os, sådan at vi indtil videre vil stemme imod det af mindretallet stillede ændringsforslag og for det samlede lovforslag.

Justitsministeren (K. Axel Nielsen): Jeg må ligesom udvalgsflertallet fraråde at stemme for det af venstres medlemmer af udvalget stillede ændringsforslag. Jeg forstår naturligvis godt begrundelsen, nemlig, som hr. Per Møller nu også har redegjort for det, at forslagsstillerne anser risikoen for uheld under overhaling for større, når forskellen i maksimalhastigheden for de to kategorier af køretøjer kun er 10 km. Heroverfor står imidlertid andre hensyn, nemlig i særlig grad hensynet til den almindelige trafikikkerhed, når køretøjer, der ikke er forsynet med tilstrækkelig effektive bremses, slippes løs i trafikken, og her må man tænke på, at bremselængden stiger progressivt med farten. Vi har jo indtil nu netop en 10 km forskel i maksimalfarten for busser og lastbiler, og erfaringerne har ikke vist, at dette forhold indeholder en særlig stor risiko. Når vi nu tør tillade en hastighed på 70 km for almindelige lastbiler, skyldes det, at vi har fået de periodiske syn og derigen-

[Justitsministeren.]

nem fået konstateret, at lastbilerne nu er sådan udstyret — der tænker jeg altså på solovogne — at det er forsvarligt at lade dem køre 70 km. Den særlige risiko for lastbilstog må efter de sagkyndiges mening kræve, at disse køretøjer bør være forsynet med særlig effektive bremses, for at det kan være forsvarligt at lade dem køre de 70 km.

Hr. Per Møller kunne oplyse, at direktøren for Landsforeningen Danske Vognmænd, skønt han jo altså har tiltrådt forslaget, som det er fremsat, i virkeligheden synes, han er tvunget til at gå frivilligt med. Jeg har læst referaterne af de forhandlinger, der er ført, og hvori deltog repræsentanter for en hel række organisationer og institutioner repræsenterende den sagkundskab, som jeg ikke tør påstå selv at være i besiddelse af. Og det er tænkeligt, at han herunder, det kan jeg ikke huske, har givet udtryk for under starten af forhandlingerne, at der burde gives tilladelse til, at også lastbilstog kørte 70 km. Men resultatet af de drøftelser, der førtes i den forsamling af en række sagkyndige, blev, at alle tiltrådte, at der burde være den forskel mellem lastbilstog og lastbiler.

Jeg har naturligvis ikke ladet mig binde af disse organisationer og institutioner, det står da mig frit for, når jeg eller justitsministeriet skal udarbejde et lovforslag, at fravige de råd, vi har fået, men når man ikke selv synes, man er i besiddelse af den fornødne sagkundskab, må det da være en naturlig ting, når man ulejlig en hel masse mennesker herind for at høre deres råd, at man så i betydeligt omfang følger de råd, man får.

Hr. Rimstad gjorde en bemærkning om, at han kunne tiltræde flertallets indstilling, for så vidt vi ville påtage os at betinge tilladelsen til den nye hastighed for lastbilstog af, at vore veje kan holde til den trafik. Nu sorterer vejene jo — man kan sige beklageligvis, eller hvad man nu skal sige — ikke under mig, men under min kollega trafikministeren. Jeg tør dog sige, for at ingen misforståelse skal brede sig, at er et fortræffeligt samarbejde mellem trafikministeren og mig og mellem trafikministeriet, herunder vejdirektoratet, og justitsministeriet. Der sker altid forhand-

ling, når disse spørgsmål drøftes, således også i spørgsmålet om, hvilken fart der må tillades for køretøjer, og hvilken last og hvilken vægt der må tillades for køretøjer, der befarer vort vejnet. Her har vi jo gennemført den ordning, at de gennemgående vogne med den store vægt kun får lov til at befare et vist vejnet, som er offentligt bekendtgjort nemlig det vejnet, hvis bæredygtighed vi på forhånd har undersøgt.

Hermed sluttede forhandlingen om ændringsforslaget.

Ændringsforslaget

forkastedes med 128 stemmer imod 30; 2 medlemmer tilkendegav, at de hverken stemte for eller imod.

Lovforslagene som helhed sattes derefter til forhandling.

Ingen bad om ordet.

Forslag til lov om ændringer i færdselsloven vedtoges enstemmigt med 156 stemmer.

Formanden: Lovforslaget vil nu blive tilstillet statsministeren.

Forslag til færdselslov for Grønland vedtoges enstemmigt med 156 stemmer.

Formanden: Lovforslaget vil nu blive tilstillet statsministeren.

Den næste sag på dagsordenen var:

Tredje behandling af forslag til lov om grundforbedring.

(Anden behandling af lovforslaget (nr. 164) findes i tidenden sp. 5898, udvalgets tillægsbetænkning i tillæg B. sp. 1175).

Der var stillet 2 ændringsforslag i tillægsbetænkningen.

Uden for tillægsbetænkningen var der ikke stillet ændringsforslag.