

[Ministeren for offentlige arbejder]

Når Skovby-Christansfeld nu først forventes åbnet i 1983 mod som hidtil forudsat 1982, skyldes det, som det er folketinget bekendt, de store besparelser, der er besluttet på motorvejskontoen, og som i øvrigt også vil betyde udsættelse af forskellige andre motorvejsanlæg.

Jeg skal herefter knytte nogle bemærkninger til lovforslaget.

Tanken med anlægget af en hovedlande-vejsstrækning mellem Give og Horsensområdet i forlængelse af Diagonalvejen Esbjerg-Give er at løse 2 trafikale opgaver på én gang, nemlig at skabe en god forbindelse mellem Esbjergområdet og Århusområdet og at forbedre forholdene for trafikken Herning-Vejle-Lillebæltsbroen. Ved projekteringsloven vedrørende den jyske motorvej var der forudsat 2 vejanlæg, et sydvest-nordøstgående samt et nordvest-sydøstgående, der skulle løse disse opgaver, men ved det nu foreslåede projekt slås disse forbindelser sammen i en øst-vestgående vejstrækning, der kan danne forbindelse til gode nord- og sydgående vejforbindelser. Denne løsning er selvfølgelig billigere og kræver ikke så megen landbrugsjord inddraget, ligesom naturskønne områder vil blive skånet herved.

Vejstrækningen er forudsat delt i 3 etaper, og når der er foreslået anlægsbemyndigelse til strækningen fra Riis til Uldum som 1. etape, skyldes dette, at man allerede herved opnår en væsentlig del af formålet med hele strækningen.

Der er ikke endnu taget stilling til, hvornår de 2 næste etaper skal gennemføres. Det vil afhænge af de økonomiske muligheder, men det er tænkeligt, at 2. etape og måske også 3. etape vil kunne påbegyndes allerede, medens arbejdet er i gang på 1. etape. Da spørgsmålet endnu er uafklaret, har jeg ikke ment at burde medtage de 2 sidste etaper på anlægslovsforslaget.

Vedrørende de foreslåede omklassificeringer i Nordsjælland skal jeg henvise til lovforslagets bemærkninger, idet jeg blot skal fremhæve, at der er tale om omklassificeringer, der alene er en konsekvens af Hillerødmotorvejens færdiggørelse frem til Hillerød.

Som det fremgår af bemærkningerne, mangler der endnu nogle udtalelser fra berørte myndigheder om lovforslaget. Såfremt der bliver tale om væsentlige divergenser, vil

sådanne naturligvis blive forelagt folketinget under lovforslagets behandling.

Lovforslaget har været forelagt vejnævnet, der har kunnet tiltræde det.

Jeg skal hermed anbefale lovforslaget til tingets velvillige behandling.

Justitsministeren (Nathalie Lind):

Hermed har jeg den ære for det høje ting at fremsætte:

Forslag til lov om ændring af lov om overformynderiet.

(Lovforslag nr. L 154).

Da folketinget senest behandlede overformynderiloven, blev det vedtaget at udskyde revisionen af loven til dette folketingsår.

Når det nu på ny er nødvendigt at foreslå revisionen udskudt, skyldes det de samme grunde, der tidligere førte til, at tidspunktet endnu ikke var inde til en endelig stillingtagen til overformynderiets fremtid, idet der endnu ikke er truffet nogen principbeslutning om statsamternes fremtid og om den fremtidige behandlingsform for ægteskabssager.

Som nærmere omtalt i bemærkningerne er der en snæver sammenhæng mellem disse spørgsmål og justitsministeriets planer om at oprette ét familieretsdirektorat, fordi behandlingsformen for ægteskabssagerne har afgørende indflydelse på omfanget af de sager, der kan henlægges til et kommende direktorat. Da dette i givet fald mest hensigtsmæssigt vil kunne opbygges omkring overformynderiet, har jeg fundet det rigtigst, at revisionen af overformynderiloven atter udskydes i 2 år, på trods af at dette medfører en beklagelig forsinkelse af den endelige stilling til overformynderiets fremtid. Jeg er heller ikke blind for, at en fornyet udskydelse medfører en yderligere belastning for overformynderiets personale, der fortsat har ydet en fortræffelig indsats under arbejdsforhold, der på grund af den uafklarede situation ikke altid har været lige nemme.

Idet jeg i øvrigt tillader mig at henvise til lovforslagets bemærkninger, skal jeg anbefale det til tingets velvillige behandling.

Den første sag på dagsordenen var:

1) Spørgsmål om fremme af forespørgsel til statsministeren:

Forespørgsel [om det internationale børneår] af Inger Stilling Pedersen (KrF) m. fl.

(Forespørgsel nr. XVIII. Anmeldt 26/1 79).

Formanden:

Hvis ingen gør indsigelse mod fremme af denne forespørgsel, betragter jeg tingets samtykke dertil som givet. (Ophold). Det er givet.

Den næste sag på dagsordenen var:

2) Første behandling af:

Forslag til lov om ændring af færdselsloven. (Knallerters vægt- og gearbegrænsning) [af Voigt (FP), Annelise Gotfredsen (KF), Mimi Jakobsen (CD), Jens Peter Jensen (V), Lindinger (EP), Inger Stilling Pedersen (KrF) og Niels Helveg Petersen (RV)].

(Lovforslag nr. L 103. Fremsat 12/12 78).

Lovforslaget sattes til forhandling.

Forhandling

Justitsministeren (Nathalie Lind):

Spørgsmålet om knallerters gear- og vægtbegrænsning er blevet drøftet indgående i de tre forrige folketingsår.

Den første gang man drøftede gear- og vægtbegrænsningen, var i forbindelse med behandling af forslaget til ny færdselslov i folketingsåret 1975-76. I folketingsåret 1976-77 blev spørgsmålet igen drøftet i forbindelse med behandlingen af et privat lovforslag om ophævelse af justitsministerens bemyndigelse til at fastsætte disse begrænsninger. Resultatet blev, at justitsministerens bemyndigelse hertil blev fastholdt. I folketingsåret 1977-78 var spørgsmålet på ny fremme i form af et privat lovforslag, og også denne gang blev forslaget forkastet.

Det har været karakteristisk for behandlingen i folketinget, at beslutningsgrundlaget i det væsentlige har været det samme hver gang. På denne baggrund finder regeringen, at der ikke er grundlag for en fornyet stillingtagen til den gear- og vægtbegrænsning, som der tidligere er opnået tilslutning til. Jeg

kan derfor ikke anbefale, at dette lovforslag vedtages.

Jimmy Stahr (S):

Forslaget afvises af en samlet socialdemokratisk gruppe.

Kjærulff-Schmidt (FP):

På fremskridtspartiets vegne vil jeg gerne takke de 7 forslagsstillere fra 7 forskellige partier for dette lovforslag. Forslaget er med sine udførlige bemærkninger et væsentligt indlæg i trafikikkerhedsdebatten.

Mit parti kan give sin uforbeholdne støtte til forslagsstillernes ønske om at tillade de kraftigere og tungere knallerter, der ulykkeligtvis blev forbudt af Orla Møller med cirku-læret, der fastsatte vægtgrænsen til 60 kg.

Det drejer sig jo om trafikikkerheden for de ca. 550.000 knallertkørere, der færdes i trafikken. For de fleste af dem er knallerten det dagligt benyttede transportmiddel uanset vejrforhold, uanset årstid, uanset sigtbarhed. Det er sikkerhedsmæssigt en af de svageste trafikantgrupper, vi har, og tilmed en gruppe, som i meget høj grad er afhængig af knallerten som transportmiddel.

Det bør være en selvfølge, at folketinget i denne sag ser hundrede procent bort fra partipolitik. Det må være udgangspunkt nr. 1.

Udgangspunkt nr. 2 må være at lytte til trafikikkerhedseksperterne. Her tænker jeg ikke så meget på de jurister, der tilfældigvis bemander skrivebordene i justitsministeriets afdeling for færdselssikkerhed, nej, jeg taler om de eksperter, der i deres praktiske, daglige arbejde beskæftiger sig med trafikikkerhedsspørgsmål, og som igennem omfattende materiale har dokumenteret over for folketinget og dets retsudvalg, at vi kan forbedre trafikikkerheden, hvis vi vil, ved at tillade de tunge og stærke knallerter. Det er f. eks. Landsforeningen Tryk Trafik, der i skrivelser til retsudvalget, f. eks. den 23. november sidste år, har gjort opmærksom på, at der ikke er noget tuningsproblem ved de tunge knallerter. Det er FDM, der mange gange, både ved henvendelser og ved artikler i bladet Motor, har argumenteret stærkt og klart for bevarelse af de tunge, bedst kørende og bedst bremsende knallerter.

Der er mange, mange flere: Cykelhandlernes Centralforening, Teknologisk Institut,