

[Tholstrup.]

så frigøre sig for alt det øvrige ansvar blot ved at holde sig denne regel efterrettelig. Det var en erfaring, man gjorde, dengang vi havde den begrænsede hastighedsansættelse, at den ikke betød, at man kørte langsommere, end man kører i dag. Der køres praktisk taget akkurat ligesom dengang, blot har man en bedre samvittighed, og man har hele tiden opmærksomheden henvendt på selve trafikken i stedet for at spejde efter en eventuel færdselsbetynt eller politimester, som er ude for at se, om loven bliver overtrådt.... (*Vagn Bro*: Det er en glimrende tale!).... Hvordan går det iøvrigt med at få overholdt de maksimale hastigheder, der gælder i dag? Lastbilerne må kun køre 60 km i timen, men hvordan køres der? På Roskildevejen blev jeg i søndags overhalet af en 5 t tankbil, som jeg så for sjovs skyld fulgte efter for at kontrollere dens hastighed. Selvom der var nogenlunde fri bane, lå den dog konstant på 80—90 km; vejbanen var tør og vognen formodentlig tom, på intet tidspunkt forekom farten mig at være uforsvarlig, men jeg er overbevist om, at chaufførens firma ikke er glad for den fart. De fleste firmaer indprenter deres chauffører at køre under de 60 km, der er tilladt, fordi de høje hastigheder med lastvognene koster for megen benzin og for meget i gummiforbrug. Får vi nu indført en 80 km grænse med den sædvanlige tolerance på 10 pct., bliver det meget vanskeligt at bedømme, om en vogn har overtrådt denne med 10—20 pct., og vi kan regne med, at grænsen i hvert tilfælde ikke vil blive overholdt af letsindige bilister, og det er dem, vi skal prøve på at få lært lidt færdselskultur.

Et mindretal har stillet ændringsforslag nr. 42 til § 45, som især vedrører overlæs på lastvogne. Jeg er enig med flertallet i, at ansvaret for overlæs først og fremmest ligger hos ejeren. Det forpligter at bære gyldne kæder, og vi skal væk fra den uskik, at lastvognene ofte kører med store overlæs. Det er også noget, som har været påtalt, når vi har diskuteret andre love, f. eks. konkurrencen mellem statsbanerne og lastbilerne og småskibsfarten. For statsbanerne og småskibsfarten gælder meget strenge regler, medens lastbilerne gang på gang til stor risiko for færdselssikkerheden

kører med overlæs. Jeg er også tilfreds med, at bødeordningen fungerer på den måde, at bøden for overlæs stiger stærkt progressivt med overlæsprocenten.

Til § 45 iøvrigt må jeg sige, at den totale vægt, der kan opnås med et akseltryk på 8 t, må betragtes som det maksimale, man kan tillade sig på vore veje udenfor tøjbrudstiden. I tøjbrudstiden er det jo særlig uheldigt med den store vægt.

Der har været henvendelse fra nogle af benzinfirmaerne om at måtte få lov at køre med større akseltryk, og det ville i og for sig heller ikke være så betænkeligt, når det netop drejer sig om tankbiler, da sådanne ikke kan overlæsses; de er bygget til den vægt, de må tage. Det er de andre lastbiler, der er farlige. Hvis vi sætter akseltrykket op her og vognene så er overlæssede med indtil 100 pct., som jeg har set adskillige eksempler på, vil mange af vore veje blive kort sønder og sammen.

Jeg har grund til i særlig grad at takke den højttærede minister for ændringsforslag nr. 57, idet jeg allerede for et par år siden fremsatte et sådant ønske fra denne talerstol. Jeg foreslog, at myndighederne skulle kunne påbyde, at lastvognene kun måtte køre med halvt læs i den korte periode, det her drejer sig om, i tøjbrudstiden. Det drejer sig ofte kun om en uges tid. På den tid af året ville ulempen ved at skulle køre med halvt læs være minimal, da der netop på den tid er en hel del ledige lastvogne at fordele den nødvendige daglige transport på. Det er naturligvis en særlig belastning for de firmaer, der ikke kan udnytte deres køretøjer fuldtud i tøjbrudstiden, men til gengæld slipper de for eventuelle store omkørsler og for at køre på hullede veje, som ødelægger styretøj og fjedre. Endvidere vil der spares en hel del i skat. Det er jo ikke gratis at gøre vejene i stand, når de først er blevet ødelagt. Forleden dag blev det meddelt, at det vil koste 5 mill. kr. blot at gøre vejene nødtørftigt i stand, i dag er det blevet til 7 mill. kr. Det er altså en meget nyttig paragraf, der er kommet med i sidste øjeblik.

Jeg er medforslagsstiller til ændringsforslag nr. 60 til § 66 udfra den betragtning, at en lidt større økonomisk risiko ved sammenstød får folk til at passe bedre på.

Jeg vil anbefale at stemme imod det ærede