

[Forsvarsministeren.]

har interesseret mig meget væsentligt for; jeg har drøftet dette spørgsmål både i ministeriet og med forsvarschefen og forsvarsstyrelsen, og forsvarschefen har på min foranledning afleveret et foreløbigt materiale, der kan betegnes som en principskitse, og den må naturligvis danne grundlaget for dyberegående overvejelser med hensyn til, under hvilken form man skal etablere topledelsen til sin tid.

Det er rigtigt, at en række lande — der kunne nævnes England, Canada og nu Norge, som jo i væsentlig grad har fulgt det canadiske mønster — har omorganiseret deres øverste ledelse. Om vi skal gøre det på samme måde, er dog et stort spørgsmål. Jeg er for mit vedkommende ikke i tvivl om, at der derigennem kan opnås betydelige forenklinger og en betydelig større effektivitet end den, vi har i øjeblikket. Om vi kan opnå de store fordele, som nordmændene synes at indstille sig på, med store besparelser både på materiel siden og på den økonomiske side, tvivler jeg imidlertid særdeles stærkt på. Men som sagt er det et spørgsmål, vi har beskæftiget os en hel del med både i forsvarsministeriet og i forsvarsstyrelsen, og det resultat, som vi — også jeg for mit vedkommende — er kommet til, er, at det foreløbige materiale, der foreligger, nødvendiggør en dybere overvejelse. Det er derfor min hensigt i løbet af kort tid at nedsætte et særligt udvalg til at analysere dette materiale og fremkomme med et konkret forslag.

Hermed sluttede spørgsmålet.

Af *Mads Eg Damgaard* til justitsministeren:

„Vil ministeren arbejde for, at lastbiltransport i Danmark efterhånden lige-stilles med lastbiltransport i andre lande, specielt i Tyskland, for så vidt angår de bestemmelser, der vedrører de enkelte køretøjers eller vogntogs dimensioner og vægt?“

Mads Eg Damgaard: Den højtærede minister har jo for kort tid siden i det høje ting haft lejlighed til at beskæftige sig med spørgsmålet om lastbilers vægt og dimensioner. Jeg vil gerne med mit spørgsmål forsøge at trænge lidt dybere ind i dette pro-

blem, da der er en ret stor forskel på de danske regler og reglerne i det øvrige Vesteuropa. Sagen er nemlig den, at de danske vognmænd er stillet væsentligt ringere end deres kolleger i Sverige, Tyskland, Holland, Belgien, Frankrig og flere andre lande. Man har her en dispensationsordning, men det er kun et lille skridt, et alt for lille skridt, henimod de ensartede og rimelige vilkår på dette område.

Jeg kan godt nævne, at den tilladte totalvægt for eksporttog i Vesttyskland i dag er 40 t, i Belgien ligeledes 40 t, i Holland 50 t, i Frankrig 35 t, mens vi her i Danmark som bekendt må nøjes med 32 t. Også de svenske regler på dette område er gunstigere end vore. Det er således muligt at nå op på en totalvægt på 34 t med en akselafstand på 16 m, hvilket svarer til de 18 m maksimal længde for hele vogntoget, der er gældende i Danmark, og som kun giver mulighed for 32 t totalvægt. Oven i købet kan man i Sverige komme endnu højere op med akselafstanden og dermed med vægten. 40 t totalvægt er således ikke ualmindeligt, og det er altså tilladt i Sverige.

Inden for fællesmarkedet har man længe diskuteret en fælles norm på dette område, og det er mit indtryk, at man i første omgang vil standse ved en totalvægt på 38 t, altså en vægtgrænse, der er væsentlig bedre end den danske.

Men også akseltrykbestemmelserne i udlandet er bedre end her i landet. Adskillige lande har et maksimalt akseltryk på 10 t, det gælder bl. a. Vesttyskland og Holland. I Sverige er akseltrykket også 10 t på et større, sammenhængende vejnet. Enkelte lande, Frankrig og Belgien, er helt oppe på 13 t akseltryk; hos os er grænsen som bekendt 8 t.

Når de maksimale akseltryk og totalvægte er lavere i Danmark end i udlandet, hænger det vel næppe sammen med vore vejes standard, den er som bekendt ret god, vi har ingen grund til at skamme os på dette område. Men mon ikke de danske vejteknikere er for forsigtige i forhold til deres udenlandske kolleger? Her i landet tør vi ikke slippe tunge vogne løs, derfor må vi stadig arbejde med forældede vægtnormer og deraf følgende ringere transportøkonomi til lige stor skade for transport-erhverv og transportforbrugere.