

## [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.