

[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-