

[Kampmann.]

revisionen af dispensationscirkulæret i bero i april måned i år, hvorfor det stigende antal containertransporter må foregå på enkeltdispensationer, hvilket er både arbejdskrævende og fordyrende. Sagen er stillet i bero, så vidt jeg har forstået det, på en udtalelse fra trafikkommissionen; det er for mig at se et nyt beklageligt eksempel på, at regeringen henskyder næsten alle kontroversielle spørgsmål til udvalg eller kommissioner, hvor behandlingstiden jo ofte kan være ret lang. Jeg opfordrer derfor ministeren til at komme ud af busken med sit principielle synspunkt.

Ministeren for offentlige arbejder (*Guldberg*): Jeg vil lige begynde med en bemærkning til slutreplikken: regeringen har jo ikke særlige muligheder for at lave kommissioner til syltning, i betragtning af at de kommissioner, vi har siddende, er nogle, vi har fået overleveret.

I øvrigt har trafikkommissionen lovet mig at tage dette spørgsmål op til særskilt behandling, fordi også jeg mener, det haster. Men jeg vil gerne sige til hr. Kampmann, at det er ikke klaret med bare at sige, at vi skal sådan uden videre lukke op for væsentligt forhøjede akseltryk — jeg gør også opmærksom på, at det er højere i Danmark end i Sverige — og det er ikke uden videre gjort med at tage den rent økonomiske betragtning, der ligger i selve driftsudgifterne for køretøjerne. Det, der har foranlediget mig til at bede om en nærmere undersøgelse, er, at der i den tid, jeg har haft med det at gøre, er kommet oplysninger frem, som viser, at en forøgelse af akseltrykket betyder en meget betydelig forøgelse af vore vejudgifter, og jeg vil have at vide, hvad det betyder. Det kan godt være, man skal forøge akseltrykket — der er bl. a. visse lighedsbetragtninger, som jeg også godt kan forstå i denne sag — men jeg synes ikke, det vil være rigtigt af mig, når jeg har mulighed for inden for en rimelig tid at få oplysninger om den øko-

nomiske side, da at gå ind for en disposition, som ser meget uskyldig ud på papiret, men som måske i realiteten betyder en vældig forsinkelse af udbygningen af vores vejnet til skade for de samme mennesker, som måske tror, de bliver gavnet ved det. Disse tal må vi have på bordet, og det er derfor jeg har stillet sagen i bero, indtil jeg har de oplysninger, som jeg skal bruge.

Kampmann: Jeg er selvfølgelig fuldt bekendt med, på hvilket tidspunkt trafikkommissionen blev nedsat; det er heller ikke spørgsmålet om nedsettelse af kommissionen, der interesserer mig, det er nok så meget spørgsmålet om, hvilke sager man henlægger til kommissionen, og hvilken behandlingstid man her regner med.

Må jeg så spørge: når problemet om udvidelse af akseltrykket og totalvægten nu er henvist til trafikkommissionen, har ministeren så også bedt trafikkommissionen om at kalkulere indtægterne ved en ændring af færdselsloven, som jeg har foreslået det her? I den tidligere debat synes jeg det alt for ofte alene er de forøgede vejudgifter, der er indgået. I disse store økonomiske konsekvenser, vi står over for, er der imidlertid også meget store merindtægter; indgår de også i kalkulationerne?

Ministeren for offentlige arbejder (*Guldberg*): Hr. Kampmanns oplysninger må være forkerte. Jeg har som helt specielt og særskilt spørgsmål bedt om at få en redegørelse for, vi kan godt sige en bedømmelse af, den amerikanske beregning, som siger, at en 10 tons aksel koster 10.000 gange en 1/2 tons aksel. Jeg synes nok, det er en påstand, der kræver bedømmelse, men den har jeg bedt om, og den har ikke noget at gøre med den anden side af sagen.

Med hensyn til indtægtssiden vil jeg sige, at der er efter min opfattelse vores nuværende system i virkeligheden sådan formet — beklageligvis kan man sige, og jeg har heller ikke noget forslag til, hvordan man kan komme ud af det — at det offentliges