

[Dræbte]

nås, hvis reglerne om lastbilers akseltryk ikke overskrides?»

Begrundelse

Det er velkendt, at vejsliddet og dermed vejenes vedligeholdelsesudgifter afhænger stærkt af det tilladte akseltryk. Derfor er de offentlige udgifter til vejvedligeholdelse øget stærkt siden forøgelsen af akseltrykket fra 8 til 10 tons i 1978.

På et møde arrangeret af Byggeteknisk Gruppe i Ingeniør-Sammenslutningen oplyste overingeniør Ivar Schacke, statens vejlaboratorium, ifølge bladet Ingeniøren den 4. marts 1983, at 35 pct. af det totale vejslid stammer fra lastbiler med et endnu større akseltryk end 10 tons.

Der er altså betydelige besparelser at hente, såfremt det sikres, at de 10 tons akseltryk overholdes.

Dette spørgsmål stilles både til justitsministeren og ministeren for offentlige arbejder.

Besvarelse (16/3 83):

Justitsministeren (Ninn-Hansen):

I anledning af det stillede spørgsmål har rigspolitechefen udtalt, at der lægges stor vægt på politiets effektive kontrol med overholdelsen af bestemmelserne om overlæs og akseltryk.

Ved nogle nyligt afsagte landsretsdomme er der imidlertid rejst tvivl om pålideligheden af de vejemetoder, som hidtil er anvendt til konstatering af overlæs og akseltryk, idet der i ét tilfælde er sket frifindelse og i et andet tilfælde foretaget reduktion af politiets vejeresultat. I den anledning er der blevet nedsat et udvalg, som skal vurdere mulighederne for kontrol med bl.a. bestemmelserne om overlæs og akseltryk, herunder bearbejde de tekniske spørgsmål, som er rejst ved de nævnte domme. Arbejdsgruppen består af repræsentanter for justitsministeriet, vejdirektoratet, rigsadvokaturen og rigspolitechefen.

Rigspolitechefen har på denne baggrund endvidere udtalt, at det også i tiden, indtil arbejdsgruppens udtalelse foreligger, må anses for væsentligt, at der føres kontrol med overholdelsen af de gældende bestemmelser. Rigspolitechefen har derfor i en cirkulæreskrivelse af 27. oktober 1982 udsendt nærme-

re retningslinier herom til politidirektøren i København og politimestrene.

Justitsministeriet kan tilslutte sig rigspolitechefens opfattelse.

Spm. nr. S 767

Til *ministeren for offentlige arbejder (8/3 83)* af:

Lawaetz (FP):

»Vil ministeren oplyse, hvor store de årlige billet-, transport- og restaurationsindtægter er på Storebæltsoverfarten?«

Begrundelse

I den stående debat om en fast forbindelse over Store Bælt og de store tal, man jonglerer med, er det væsentligt at få fastslået, hvilke totalindtægter der er i dag. Ud fra dette kan man skønne, hvor lang tid der med nugældende takster vil gå med afdrag og forrentning af en bro finansieret af privat kapital – eller sekundært med forrentning og afskrivning af en bro finansieret af det offentlige.

Besvarelse (17/3 83):

Ministeren for offentlige arbejder (Arne Melchior):

Indtægterne for overfarterne Korsør-Nyborg og Halskov-Knudshoved er for 1981 beregnet til:

	Mill. kr.
Passagerer	119
Motorkøretøjer, inkl. lastbilgods	264
Jernbanegods	72
Forpagtningsafgifter	÷ 2
I alt	453

Til indtægtsberegningen skal bemærkes, at det ikke via regnskabsaflæggelsen er muligt fuldt ud at opgøre indtægterne for Storebæltsoverfarten.

Indtægterne for overførsel af passagerer *lokalt* på overfarten og motorkøretøjer samt forpagtningsafgifter er regnskabsabal.

For *gennemgående* togpassagerer og for jernbanegods er det regnskabsmæssigt ikke muligt at udskille den del af indtægten, der falder på færgestrækningen. Disse indtægtsandele må derfor beregnes på grundlag af