

## [Ministeren for offentlige arbejder]

vogne opnår en lasteforøgelse på ca. 3,5 tons svarende til ca. 10 pct. Det vil sige, at nedgangen i denne vognpark bliver ca. 10 pct. af de 300 vogntog, altså en nedgang på ca. 30 vogntog.

Den totale nedgang i vognparken som følge af ændringerne af totalvægten vil for de 6-akslede vogntog blive 50-60 vogntog. Det skal tilføjes, at man må forvente en nedgang i udbuddet af arbejdspladser på én for hvert vogntog, der »forsvinder«, jfr. dog ovenfor under pkt. 1 e).

Den beskæftigelsesmæssige effekt må forventes at være øjeblikkelig forstået på den måde, at der for at kunne udnytte 48 tons totalvægt kun skal ske en omregistrering af køretøjerne samt eventuelt mindre tekniske ændringer.

### 3. De 5-akslede vogntog, hvor anhængerer er 2-akslet:

For denne gruppes vedkommende er der tale om de meget vejuventlige sætte- og påhængsvogne på 20 tons totalvægt. De er nemlig forsynet med 2 stk. 10 tons-aksler, hvilket er den mest vejuventlige akseltipe, vi tillader i dag.

Det skal bemærkes, at den beskæftigelsesmæssige effekt for denne gruppe af vogntog ikke vil være øjeblikkelig. Der vil derimod blive tale om en glidende overgang, efterhånden som påhængs- og sættevognene skal udskiftes.

I denne gruppe er der tale om 2 typer vogntog, der vil kunne udnytte en totalvægt på 48 tons:

- a) Der findes 964 2-akslede påhængsvogne med en totalvægt på 18-20 tons. Efterhånden som disse vogne skal udskiftes, kan man forvente, at de erstattes af 3-akslede påhængsvogne med en totalvægt på 24 tons. Derved forøges lasteevnen fra 27 tons til 31 tons for hele vogntoget. Denne 4 tons' forøgelse svarer til 15 pct. Nedgangen i vognparken som følge heraf vil blive 15 pct. af 964 vogntog, altså en nedgang på 145 vogntog.
- b) Der findes 3.000-3.500 2-akslede sættevogne med et akseltryk på 18-20 tons. Efterhånden som disse vogne skal udskiftes, kan man forvente, at de erstattes af 3-akslede påhængsvogne med en totalvægt på 24 tons. Forslaget vil imidlertid kun få be-

tydning for de sættevogne, der trækkes af en 3-akslet forvogn, jfr. ovenfor under pkt. 2 c). Der findes 550 3-akslede forvogne, hvor man er gået ud fra, at 300 bruges til at trække 3-akslede sættevogne, jfr. pkt. 2 c). Desuden anvendes ca. 50 i sydgående international trafik, som ikke berøres på grund af vore sydlige nabolandes totalvægtsbestemmelser. Der vil således være 200 3-akslede forvogne, som sammen med nye 3-akslede sættevogne vil kunne få gavn af 48 tons totalvægt. Lasteevnen forøges derved for hele vogntoget med ca. 4 tons, svarende til 15 pct. Nedgangen i vognparken som følge heraf vil blive 15 pct. af 200 vogntog, altså en nedgang på 30 vogntog.

Den totale nedgang i vognparken som følge af ændringerne for totalvægten vil for de nuværende 5-akslede vogntog blive ca. 175 vogntog. Det understreges endnu en gang, at dette vil ske som en glidende udvikling i takt med, at det nuværende materiel udskiftes.

4. Den totale nedgang vil således blive 225-235 vogntog eller et tilsvarende antal chauffører. Dette tal skal sættes i forhold til, at der i dag inden for godstransportsektoren (såvel vognmands- som firmakørsel) er beskæftiget ca. 25.000 chauffører. Det vil med andre ord sige, at den beskæftigelsesmæssige effekt højst vil være en nedgang på 1,0 pct.

### Spørgsmål nr. S 1130

Til *ministeren for kulturelle anliggender* (5/5 83) af:

**Poulsgaard (FP):**

»Er ministeren enig med mediekommissionen, når denne i sin fjerde betænkning udtaler, at der ingen tekniske hindringer er for at give æteren fri i Danmark?«

### Begrundelse

Mediekommissionens arbejde har afsløret, at der ikke – som det i kulturudvalget er oplyst – findes nogen tekniske hindringer for at bryde Danmarks Radios monopol, men kun politiske. De tekniske indvendinger, der har været fremført i debatten, eksisterer altså ikke, hvorfor regeringen udmærket kan gennemføre et brud på Danmarks Radios monopol.