

## [Vagn Bro.]

arbejde mellem landene —: er det nu egentlig ikke ejendommeligt, at fra den hollandske grænse op over Centraleuropa helt op til Norrland har man været nødsaget til at indføre sådanne generelle regler? Kun her i det lille Danmark, det tæt befolkede land, lever man i optimisme.

Jeg vil gerne anbefale, at vi drøfter dette lovforslag i fordragelighed og på sagligt grundlag.

**Holmberg:** Da jeg stort set er enig med mit partis ordfører, det ærede medlem frk. Helga Pedersen, skal jeg nøjes med enkelte bemærkninger, der i det store og hele kommer til at dreje sig om hastighedsbegrænsningen for de store vogne: rutebiler, turistbiler og lastbiler, og så et par bemærkninger om de 50 km.

Vi er alle sammen enige om, at ulykkerne gerne skulle begrænses; undgås kan de aldrig helt. Jeg kan næsten sige, at ligegyldigt hvad man træffer af ordninger og bestemmelser, vil der altid være nogle, der ikke retter sig derefter, og når de ikke retter sig derefter, kan det have flere årsager. Der er nogle, der ikke vil rette sig efter de givne bestemmelser, og de skal naturligvis klapses af. Men der er desværre alt for mange, der ikke kan køre, selv om de har erhvervet sig kørekort. Sådant ligger det nu engang, og her er vi med det samme ved en af de væsentligste årsager til de mange ulykker. Der er mange, der tror, at hvis vi nedsætter farten, kan vi opnå en hel del. Det er klart, at hvis vi halverer den gennemsnitlige fart, er det muligt, at ulykkernes antal bliver mindre, men vi skal jo også være lidt på højde med den tid, vi nu engang lever i; det hele skal jo fungere, trafikken skal gå sin gang. Hvis vi alle sammen kunne lære at køre bil — men vi ved, det kan være svært — hvis vi kunne lære at leve op til det, der står i færdselsloven, at farten til enhver tid skal være afpasset efter omstændighederne, kunne vi for alvor nedsætte færdselsulykkernes antal; det er ganske sikkert.

Nu diskuterer vi for øjeblikket den famøse, stort set generelle hastighedsbestemmelse på 50 km. Jeg tror, vi skal have en fartbegrænsning enkelte steder, og det er muligt, vi skal have den flere steder, end

vi har i øjeblikket. Hvem siger i øvrigt at 50 km er passende? Jeg vil ikke lægge skjul på, at jeg mener, at 60 km ville være mere passende. Bliver det 50 km, betyder det naturligvis ikke, at der altid må køres 50 km, og det samme gælder ved 60 km. Om tiden er inde dertil nu, kan diskuteres, men jeg er helt sikker på, at vi inden længe vil komme op på de 60 km. Vejene bliver bedre, bilerne bliver bedre.

I det hele taget vil jeg gerne her kraftigt have sagt, at vi skal være forsigtige med i det høje ting at vedtage love, som vi ved det bliver svært at få overholdt, og det er også en af mine grunde til at sige 60 km i stedet for 50 km.

Da vi indførte den såkaldte frie fart, var der bestemte kategorier af køretøjer, der blev undtaget. For lastbiler, rutebiler og turistbiler vedtog vi en maksimumsfart på 60 km, og der er ingen grund til at gå i enkeltheder med hensyn til, hvordan det virker i praksis. Men det må måske være mig tilladt at minde om, hvordan det gik, da der var den samme grænse for personbiler. Der var ingen, der overholdt den. Må jeg gentage, at jeg gerne ser, at vi vedtager love, vi kan forvente vil blive overholdt.

Hvordan virker trafikken så med den maksimumsgrænse på 60 km? Vi kan sige det rent ud, som det ligger; der er kun få rutebiler og ingen lastbiler og turistbiler, der overholder bestemmelsen. Der er den ting mere, at der ved disse store vogne er tale om nye modeller med dobbeltstyring og ekstraforstærkede bremses; de kan slet ikke køre de 60 km, hvis vognen skal i højeste gear og der er læs på. Det er sandheden om, hvordan denne bestemmelse virker i øjeblikket.

Da vi satte 60 km som maksimumsgrænse for lastbiler, var det naturligvis tænkt som en forbedring af færdselssikkerheden, men efter min mening virker det i realiteten modsat. Stort set må vi regne med, at de erhvervschauffører, der kører disse vogne, kan køre bil, for af en erhvervschauffør kræves en meget skrap prøve. En motorsagkyndig sagde til mig, at hvis folk har lært at køre bil, efter at de er fyldt 30 år, kan de aldrig komme til at køre så godt, at de kan bestå den udvidede prøve.

Skal vi så give helt fri på samme måde som for personbiler? Det spørgsmål vil na-