

O. Mathiasen: Vi vil i socialistisk folkeparti ikke give tilslutning til noget som helst, der har med hjemmeværnet at gøre, og derfor vil vi også stemme imod det foreliggende lovforslag, selv om det forekommer os at være en sag af meget ringe interesse, at distriktsledere af 2. grad, regionslotter og sektionchefer i hjemmeværnet nu skal hedde majorer i stedet for som hidtil kaptajner, og at kompagnichefer, eskadrillechefer, distriktslotter og undersektionchefer skal være kaptajner i stedet for kaptajnøjtnanter. Vi mener, at det såkaldte hjemmeværn med den falske navnebetegnelse også efter denne lovændring er en institution, som burde afskaffes hellere i dag end i morgen.

Bækgaard: Vi anbefaler.

Forsvarsministeren (Poul Hansen): Jeg vil gerne takke de ærede ordførere, som har givet tilslutning til lovforslaget, og må måske tillade mig den enkelte bemærkning, at skønt det ærede medlem hr. O. Mathiasen fandt forslaget værende af meget ringe interesse, var han den, der talte mest om det.

Hermed sluttede forhandlingen.

Lovforslagets overgang til anden behandling vedtoges uden afstemning.

Victor Gram: Jeg foreslår, at lovforslaget henvises til det udvalg, som tinget har nedsat vedrørende forslag til lov om forsvarrets personel.

Uden forhandling eller afstemning vedtoges dette forslag.

Den sidste sag på dagsordenen var:

Første behandling af forslag til lov om ændring i færdselsloven [midlertidige hastighedsbegrænsninger].

(Lovforslaget findes i tillæg A. sp. 991, fremsættelsen i tidenden sp. 2967).

Lovforslaget sattes til forhandling.

Boye Hansen: Det er nu næsten et år siden, den højtærede justitsminister ved en ændring i færdselsloven fik bemyndigelse til forsøgsvis at påbyde hastighedsbegrænsning i visse perioder i året 1961. Baggrunden for denne beslutning var jo den foruroligende stigning i antallet af alvorlige trafikulykker, som havde fundet sted. I nøje overensstemmelse med den givne bemyndigelse har den højtærede justitsminister iværksat hastighedsbegrænsninger i 6 perioder i det forløbne år, nemlig omkring påske, store bededag, pinse, weekender ved skoleferiens begyndelse og afslutning samt jul og nytår.

Der foreligger nu en redegørelse for de 5 første af de nævnte forsøgsperioder. Desværre viser denne redegørelse, der er udarbejdet af transportforskningsudvalget, ikke særlig klart, om de generelle hastighedsbegrænsninger har haft en positiv virkning på færdselssikkerheden. Udvalget anfører, at det ikke har været muligt på grundlag af det foreliggende materiale at foretage en virkelig analyse af de gennemførte forsøg, herunder en bedre bedømmelse af de andre faktorer, der foruden fartbegrænsningen påvirkede trafikken. I betægningsperioderne iværksattes jo en betydelig propaganda og en forstærket politiskontrol.

Udvalgets undersøgelser koncentrerer sig især om trafikulykker på vejstrækninger, hvor der normalt ikke er permanente hastighedsgrænser, altså i landdistrikterne. Det fremgår, at antallet af dræbte og tilskadedkomne i landdistrikterne i forsøgsperioden i året 1961 i alt udgjorde 392 mod 393 i den tilsvarende periode i 1960 uden fartbegrænsning, altså stort set det samme. Men trods dette kan man vel formode, at antallet af ulykker ville have været større, såfremt der ingen fartbegrænsning havde fundet sted. Denne formodning bestyrkes, når man ser, at der i landdistrikterne i kontrolperioden på 46 dage uden fartbegrænsning var en stigning i antallet af personskader på 27,5 pct. i forhold til 1960. Transportforskningsudvalgets konklusion af undersøgelsen antyder ligeledes en bekræftelse af denne formodning.

Jeg og min gruppe vil derfor gerne medvirke til gennemførelse af den højt-