

[Else-Merete Ross.]

med undgå, at ellers lovlydige borgere fristes over evne til at køre hurtigere end angivet, når de er helt alene på tomme vejstrækninger.

På det radikale venstres vegne kan jeg anbefale lovforslaget og tilsige velvillig behandling i udvalget.

**Herluf Rasmussen:** Man fristes til at sige, at nu foreligger det årligt tilbagevendende forlængelsesforslag fra den højtærede justitsministers hånd, nu søges der igen lovhjemmel til disse midlertidige hastighedsbegrænsninger. Der er måske nogle, der vil finde det irriterende, at sådanne forslag om forlængelse kommer år efter år, og mange vil måske mene, at tiden nu var inde til at tage en generel debat om det betimelige i at indføre hastighedsbegrænsning. Men jeg er ikke irriteret; tværtimod finder jeg den højtærede justitsministers fremgangsmåde særdeles korrekt, når han ikke er i stand til at fremføre fuldt tilfredsstillende undersøgelsesmateriale vedrørende sagen. Det fremgår klart, at problemerne er meget vidtrækkende, og at der skal meget indgående undersøgelser til. Vi kan være med til, at disse undersøgelser bliver gennemført.

Det statistiske materiale er blevet gjort mere tilgængeligt, og specielt har jeg hæftet mig ved, at man nu tør udtale, at der i perioderne med hastighedsbegrænsning i sommeren 1961 og 1962 er konstateret en væsentlig nedgang i uheldstallene, beregnet i forhold til de tal, som måtte forventes efter den udvikling med hensyn til færdselsuheld, som i øvrigt har fundet sted, især når det drejer sig om specielle veje.

Det forekommer mig ganske indlysende, at på visse veje, hvis beskaffenhed er sådan, at det er åbenlyst for enhver, at de ikke er egnede til store hastigheder, turde hastighedsbegrænsning være overflødig. Nu bliver det nok vanskeligt at lave flere kategorier af veje end dem, vi har i forvejen, hvad angår hastighedsbegrænsning, men jeg vil finde det rimeligt, at man kigger lidt nøjere på muligheden for at tage motorvejene ud af disse forsøg. Det har den højtærede justitsminister jo også antydnet, meget forsigtigt, i sin fremsættelsestale, og jeg er klar til at bakke op bag dette synspunkt. Disse motorveje er jo i

højere grad end andre veje bygget op med hensyntagen til oversigtsforhold og andre ting, og vejene er anlagt sådan, at de store hastigheder kan påregnes.

En anden årsag til, at jeg på mit partis vegne kan tilslutte mig lovforslaget med den forannævnte indskrænkning, er, at vi stadig væk må se den ubehagelige kendsgerning i øjnene, at der er personalemangel hos politiet. Men det skal jeg ikke trætte den højtærede justitsminister med denne gang; vi har jo tidligere haft lejlighed til at diskutere det, og jeg er glad for, at den højtærede justitsminister så uforbeholdent bakker op bag mine synspunkter.

Da det nu engang er færdselsloven, der er til debat, vil jeg gerne rejse nogle problemer, som også har en vis betydning, når man skal bedømme sikkerheden på vore veje. Det første er simpelt hen uddannelsen af motorvognsførerne. Det er rigtigt, at reglerne er strammet en lille smule, hvilket har afspejlet sig i en større dumpeprocent; men det forekommer mig, at der er en vis rimelighed i de krav, som rejses fra motororganisationernes side om at ændre undervisningens karakter. Som de fleste sikkert ved, gøres der et i virkeligheden særdeles påkønnelsesværdigt arbejde fra de store motororganisationers side for at lære bilister og andre motorførere, hvordan de skal reagere ved kørsel under særlig vanskelige forhold — jeg tænker her på kørsel i glat føre. Men hvordan står staten egentlig i denne sag? Hvorfor har man ikke givet muligheder for indøvelse af kørsel under andre vanskelige forhold, sådan som man kender det fra udenlandske prøvebaner? Jeg tror, man skal være mere åben over for disse synspunkter, al den stund færdselsintensiteten jo er tiltaget så meget, at der i virkeligheden stilles meget store krav til motorkørernes dømmekraft og rutine.

Et andet problem, jeg vil benytte lejligheden til at rejse her, er spørgsmålet om den maksimale fartgrænse, som gælder for turistbusser. Der er ingen tvivl om, at det på et vist tidspunkt var helt i sin orden, at man havde denne maksimalfartgrænse. Men det forekommer mig, at turistbusserne efterhånden har udviklet sig sådan i teknisk henseende, at man uden fare kan tillade sig at hæve maksimalfartgrænsen til f. eks. 80 km. Jeg har nemlig på fornemmelsen, at bremse-