

[Herluf Rasmussen.]

og styreanordningerne på de moderne turistbusser er så forsvarlige, at man fuldt ud kan gå med til en sådan ændring.

Det ærede medlem fru Else-Merete Ross har jo her givet udtryk for, at også i færdselsmæssig henseende er natten vor egen. Jeg tænker på det synspunkt, at man i natte-timerne så nogenlunde kunne køre, som det passede én; ja, det gør nok de fleste, når de opdager, at der ikke er noget bagved, der kan identificeres som en politibil. Men jeg vil gerne pege på, at hvis det skal være tilfældet, må man i hvert fald tage hensyn til de problemer, der opstår bl. a. i den eftermyldretid, der f. eks. i Københavns omegn er efter teatertid; skal vi til at sondre imellem, hvornår teatrene holder op, tror jeg vi kommer på glatis, og så tror jeg også nok meningen med det hele forflygtiges noget.

Jeg har en lille ting til at omtale, som jeg er ked af at trætte den højtærede minister med; men jeg ved, at ministeren er meget åben for spørgsmålet. Det drejer sig om stænkskærme. Nu kommer foråret med tøbrud; med tøbruddet følger alt det snavs og skidt, der stænkes op på ruderne, og jeg så gerne, at der kom en generel ordening, så disse stænkskærme blev påbudt. Jeg tror, at med lidt velvilje fra den højtærede justitsminister kan det gennemføres meget hurtigt, og jeg tror, at det i færdselsmæssig henseende er fuldt ud forsvarligt at gøre det.

Rimstad: Det er nu tredje gang vi behandler det lovmæssige grundlag for gennemførelsen af de færdselsforsøg og den hastighedsbegrænsning, som den højtærede justitsminister er fadder til. Jeg skal ikke nægte, at den foreliggende forsøgsrække, den anden, i langt højere grad, end tilfældet var med den første, har forsonet mig med dette justitsministerens eksperiment.

Jeg har med stor interesse gennemgået den forsøgsanalyse, som transportforskningsudvalgets sekretariat har udarbejdet, og jeg har også studeret sekretariatets redegørelse i tilslutning til analysen. I den sidste mener jeg

at det, der er værd at lægge mærke til, er det, der skrives om de farlige overhalinger, som jeg, da vi sidste gang behandlede denne lovgivning, specielt var inde på som en af de virkelig store årsager til færdselsulykkernes stigning. Jeg henstillede dengang til den højtærede justitsminister ikke alene at finde frem til lovbestemmelser eller regulativer, som tager sigte på at skærpe straffen for overhaling på steder, hvor det er indlysende, at sådan overhaling ikke må finde sted, f. eks. på bakker og andre vejstrækninger med dårlig oversigt, men også at medtage i overvejelserne muligheden for at skærpe straffebestemmelserne over for den voksende tilbøjelighed til at negligere færdselslovens bestemmelser vedrørende de enkelte vejbaners benyttelse i forhold til færdsels relative hastighed. Der er stadig alt for mange forsømmelser her.

Man træffer for ofte på vore landeveje meget sindige og meget farlige trafikanter, der holder deres køretøj midt på landevejen og derved tvinger bagved kommende lovlydige trafikanter til hasarderede overhalinger yderst i venstre side af vejbanen, medens mindre lovlydige forledes til at køre højre om — den meget farlige trafikant, som derved bliver den virkelige årsag til de alvorlige ulykker, dette kan medføre.

Da jeg sidste gang nævnte dette forhold, lovede den højtærede minister at undersøge, om der kunne gøres noget. Jeg vil gerne gentage denne opfordring, efter at de foreliggende undersøgelser har vist den nære sammenhæng mellem hastigheden, de farlige overhalingers antal og hyppigheden af de indtrufne ulykker. Der er gennem forsøgene ført bevis for, at hastighed og overhalingsantal står i indbyrdes intim forbindelse med hinanden, og at også hastigheden og overhalingsulykkernes farlighed afhænger af hinanden. Det, jeg i denne forbindelse vil lægge et ord ind for, er at få overhalingerne farlighed reduceret gennem en færdselsopdragelse, der ikke anvender alene hastighedsbegrænsning som middel.

Jeg har også med tilfredshed bemærket,