

[Vagn Bro.]

tror, det er et af de punkter, vi meget nøje skal se på, og egentlig må jeg spørge: hvorfor forlader man de 80 km? Når vi skal lade transportforskningsudvalget fortsætte undersøgelserne, er det i og for sig mærkeligt, at man følger et nyt tal ind. Jeg vil tillade mig at sige, at i et land som vort med så relativt korte veje er 80 km en rimelig grænse, men det er altså et af de punkter, vi nu skal drøfte i udvalget.

Der har været talt om det rent saglige grundlag, og jeg skal ikke bestride, at den sidste betænkning er meget vanskelig at trænge ind i, men jeg må sige, at vi, som lever i et nordisk samarbejde, må vide, at svenskerne i sommer udtalte: vi forlader ikke fartbegrænsningen. Den allersidste undersøgelse fra Finland er navnlig foretaget i len, hvor man ikke kan tale om dårlige veje; undersøgelsesresultat blev fremført over for det ærede medlem hr. Horn, der var sammen med mig og 9 repræsentanter for disse lande, af formændene for trafikforskningsudvalgene. Der nævnte den finske formand, at i de tre len, der i sommer havde prøvet fartbegrænsning, betød det, at ulykkernes antal gik ned med 5,4 pct. Det kan siges at være relativt beskedent, men samtidig oplyste han, at i Finlands øvrige len, hvor man ingen fartbegrænsning havde, gik ulykkernes antal op med 35,1 pct. Jeg mener, at når vi taler om nordisk samarbejde — og jeg har før henstillet, at vi skulle se at få et fælles nordisk trafikforskningsinstitut — så taler dette efter mine begreber et meget alvorligt sprog.

Med hensyn til spørgsmålet om lastvogne og busser forekommer det mig, at det ærede medlem fru Else-Merete Ross var inde på en afgjort rimelig opfattelse, når det ærede medlem fremførte faren ved 90 km grænsen og mente, at når man hæver bussernes fart til 70 km, kunne man akkurat lige så godt sige: lad busserne og lastbilerne under de fortsatte forsøg køre som nu, så behøver man heller ikke at ændre 80 km grænsen. Jeg kan hertil føje, at bortset fra disse punkter er det spørgsmålet, om vi skal fortsætte på grundlag af de nuværende fartbegrænsninger eller eventuelt følge regeringens forslag, vi nu skal drøfte i udvalget. Men det for mig aldeles afgørende er, at bortset fra det ærede medlem hr. Herluf

Rasmussen har ordførerne sluttet sig til regeringsforslaget.

Så vil jeg slutte med at sige, at jeg deler ganske det synspunkt, som også det ærede medlem fru Else-Merete Ross havde: nu må den tid komme, da vi tager et endeligt standpunkt. Vi kan ikke blive ved med at leve i en undersøgelses tid. Vi må søge at komme på højde med de andre lande, og vi må navnlig — og det er vi enige om — lade de faktiske resultater være afgørende. Da spørger jeg de ærede ordførere, ikke mindst mit eget partis: tør det ærede medlem efter de 4 landes saglige undersøgelser sige — det kan så diskuteres, hvor meget det hjælper, mere eller mindre — men tør nogen stå op og sige, at fartbegrænsningen på de store trafikfyldte dage ikke medfører en begrænsning af ulykkerne? Og når det er tilfældet, så ville jeg se den, der tør vende tilbage til den frie fart.

Holmberg: Indholdet af forslaget om ændringer i færdselsloven har åbenbart karakter af lidt spredt fægtning, og jeg har også et par bemærkninger, jeg gerne vil knytte dertil, da jeg knap nok er enig med mit partis ærede ordfører, frk. Helga Pedersen.

En af de ting, som altid bliver drøftet, også i øjeblikket, er de midlertidige fartbegrænsninger. Det er et af de problemer, der virkelig har givet anledning til debat, og man kan godt sige, at snart sagt hver eneste trafikant har følt sig kaldet til at give sit besyv med, og det er selvfølgelig ganske naturligt. Men kommer vi til det undersøgelsesmateriale, som er stillet til rådighed for os, og som vi selvfølgelig alle med stor interesse har læst, så skal den højtærede minister og de, der vil forsvare det materiale, bogstavelig talt være ude med lys og lygte for at finde nogle holdpunkter for, at fartbegrænsningen medfører en nedbringelse af ulykkestallene, også netop i forsøgsperioderne. Transportforskningsudvalget har i sin sidste redegørelse ikke turdet drage nogen klar konklusion, og den højtærede ministers forslag og motiveringen herfor synes også præget af meget betydelig usikkerhed.

Jeg tror, den højtærede minister vil erkende, at der her eksperimenteres på et såre spinkelt grundlag. Vi er naturligvis enige om — det er vi alle — at hastigheds-