

[Holmberg.]

begrænsning i sig selv ikke kan være en mirakelkur. Jeg skal ikke skjule, at jeg personlig må stille mig skeptisk over for fartbegrænsningens virkning på ulykkesbekæmpelsen. Muligvis bør det ikke lades uforsøgt, men ministeren har også i lange perioder haft hjemmel til at fastsætte periodiske maksimalhastigheder. Spørgsmålet måtte så melde sig nu, om vi da kan konstatere, at resultaterne er så beskedne og så usikre, at der ingen konklusion kan drages, og i konsekvens deraf undlade at forny ministerens beføjelse på dette område.

Jeg må erkende, at jeg har svært ved at se logikken i forslaget, når fartbegrænsningen på motorveje helt slettes, medens grænsen på de øvrige hæves fra 80 til 90 km. Tror den højtærede minister virkelig, at vi i en ny forsøgsperiode kan få nogenlunde sikker viden om disse forhold, når fartbegrænsningen fastsættes så højt, at kun et fåtal af trafikanter under normale forhold kører så hurtigt? Jeg antyder selvfølgelig hermed, at 80 km grænsen periodisk bør bibeholdes — det er klart — men det er for mig et spørgsmål, om der overhovedet er nogen mening i at fortsætte eksperimenterne i de næste 1½ år. Resultatet vil nemt blive et forsøgsmateriale, der kun med store forbehold kan sammenlignes med det materiale, vi har i øjeblikket. Resultatet kan meget nemt blive, at folketinget til sin tid bliver præsenteret for et lige så utilfredsstillende og lige så usikkert materiale som det, vi i øjeblikket har for os. Derfor synes jeg, der er grund til at drøfte i udvalget og også her, om der i det hele taget bør foretages flere eksperimenter på dette område.

Fartbegrænsningens virkninger er ikke undersøgt til bunds — det skal erkendes — og her vil jeg gerne henlede den højtærede ministers opmærksomhed på, at jeg egentlig meget gerne så en virkelig dybtgående analyse af hele trafikken i og uden for fartbegrænsningsperioden, et ønske, der ledsages af håbet om, at det kan få en hurtig bearbejdelse. Det vil naturligvis koste penge, men så må vi være villige til at betale det, det koster.

Jeg finder derimod ministerens ønske om ikke at røre ved lastvognenes maksimalhastighed meget lidt begrundet. At ministeren foreslår en forhøjelse for busserne

fra 60 til 70 km, er naturligvis et skridt i den rigtige retning, men hvis vi ser på uheldsstatistikken netop for busserne, vil der i hvert fald være mere konsekvens i at give dem de samme betingelser som personbilerne. Måske er det ingen større sag; men det er i hvert fald et skridt i den rigtige retning. Hvad angår lastbilerne, var den ærede konservative ordfører inde på lidt af det samme, og vi kan drøfte det videre i udvalget: hvorfor egentlig den forskelsbehandling? Man kunne selvfølgelig, som Politiken har gjort det, sige — og her beder jeg om tilladelse til et citat —:

„Hvad fastholdelsen af 60 km grænsen for lastbiler angår, anser vi den indtil videre for at være af sekundær betydning, idet politiet som bekendt har vist sig ude af stand til at sikre dens overholdelse.“

Det er nemlig sandheden om den sag. Det er selvfølgelig ikke min mening, at det er en heldig løsning, men mener den højtærede justitsminister, at vi bare skal knibe øjnene i, fordi vi alle sammen ved, at det sker? Jeg tror, jeg tør garantere for, at hvis der kører 50 lastbiler, lad os sige over en bestemt strækning på 100 km, er der ikke én, der ikke har overskredet 60 km grænsen. Vi ved, at sådan er forholdene. Jeg ønsker selvfølgelig ikke, at lastbilerne skal til at køre uforsvarligt — hvem gør det — men sætter vi fartgrænsen op til 70 km, legaliserer vi bare det, der finder sted. Den virkning får det bare. Det har ingen forbindelse med ulykkesstatistikken, men det ser vi altså forskelligt på. Jeg kan også sige til justitsministeren, at er han i tvivl, kan han køre en tur ud på vejene og erkyn- dige sig herom. Han kan også spørge vej- direktoratet, der har foretaget en lang række hastighedsmålinger på vejene.

I det hele taget tror jeg, det ville være ganske nyttigt — jeg siger det ikke som en ubehagelighed over for en minister, jeg på mange måder sætter pris på — om vor færdselsminister selv havde kørekort; det ville måske give ham et lidt andet syn på sikkerheden i trafikken; den ses der lidt forskelligt på; det ved vi jo nok. Jeg vil lige nævne, hvad direktør Duurloo, Rådet for større Færdselssikkerhed, har sagt. Han har bl. a. sagt, at han finder det meget demoraliserende med denne 60 km grænse, som