

[Herluf Rasmussen.]

færdselsregler, en overtrædelse, som en hastighedsbegrænsning næppe kunne have forhindret.

Det er stadig min overbevisning, at den bedste måde at fremme færdselssikkerheden på er gennem et veludført propagandaarbejde. Jeg tror ikke, det ville skade, hvis trafikanterne fik et bedre indblik i de farlige følger, som halsbrækkende overhaling kan få. Det er ikke nogen blid død, som de implicerede i voldsomme frontalsammenstød får, for slet ikke at tale om det, der vederfares eventuelle overlevende fra sådanne uheld. Jeg tror, det vil være gavnligt, hvis man f. eks. hver fredag aften sommeren igennem i fjernsynet lavede en kort reportage over ugens uheld og gjorde det på en sådan måde, at ingen kunne være i tvivl om, hvilke følger hasarderet kørsel kan få for de implicerede. Jeg tror, at det ville være et effektivt middel til at slå koldt vand i blodet på de mange bilister, som hver dag leger med livet for at indvinde nogle få minutter på strækninger, der ofte er mere end 100 km lange. Nogle vil måske indvende, at en realistisk reportage vil være for brutal, og jeg erkender, at ulykker på vore landeveje kan være brutale, men efter min opfattelse vinder man intet ved at skjule følgerne for de titusinder af bilister, som tror, de sidder godt beskyttet, snæret inde i sikkerhedsseler bag splintfri ruder og giver sig farten i vold.

Det er naturligvis ikke nok med propagandaarbejde. Det vigtigste er, at der på alle stærkt befærdede veje findes rigeligt med motoriseret færdselspoliti, uniformeret og civilt, der kan gribe ind over for de grove overtrædelser af færdselsloven. Jeg skal ikke trætte den højtærede justitsminister med fornyede krav om udvidelse og omorganisering af politistyrken. Jeg har nemlig på fornemmelsen, at værdien af dette er forstået, og at der kan ventes resultater i en ikke for fjern fremtid.

Den højtærede justitsminister har til sit lovforslag stillet ændringsforslag, der stort set går ud på at udvide mulighederne for udnyttelsen af traktorer, og det kan jeg i og for sig ikke have noget imod. Men når disse køretøjer udnyttes mest muligt, må vi også regne med, at vi ser dem oftere på de offentlige veje, og det kan efter min op-

fattelse medføre en nedsættelse af sikkerheden for andre vejfarende, idet vi må forvente, at de sikkerhedsforanstaltninger, som kræves af andre motorkøretøjer, også må have en mening, når det drejer sig om transportvogne i forbindelse med traktorer, og jeg kan kun beklage, at det ikke er lykkedes at få ændringer ind i færdselsloven, der påbyder, at arbejdsredskaber, som påhængtes traktorer, skal forsynes med stoplygte. Gennem samtaler med landbrugets repræsentanter har man fra den side gjort gældende, at det ville være vanskeligt på grund af disse arbejdsredskabers specielle brug, og det er også muligt, at det er rigtigt; men jeg vil gerne henstille, at man forsøger at samle et materiale ind om disse arbejdsredskabers brug i den nærmeste fremtid og undersøger, i hvor stort et omfang disse redskaber er impliceret i færdselsuheld, og så må man efter min mening tage sagen op til en senere overvejelse. Det er et ikke ringe faremoment i trafikken.

Et mindretal har ønsket, at motorvogne med totalvægt på over 3.500 kg og motorvogne med påhængs- eller sættevogn eller indregistreret påhængsredskab får mulighed for — med loven i ryggen — at køre 70 km i timen. Selv om det fremføres med megen vægt fra mindretallets side, at der i virkeligheden kun er tale om en legalisering af en hastighedsgrænse på 70 km i timen, idet man påstår, at de fleste alligevel med den nuværende maksimalgrænse på 60 km kører 70 km i timen, kan jeg ikke medvirke til ændringsforslagets gennemførelse af flere grunde, bl. a. fordi jeg finder det sikkerhedsmæssigt uforsvarligt, at tungtlastede motorvogne og lastvogne kører med hastigheder op til ca. 80 km, for det vil konsekvensen uvægerlig blive. Derfor kan vi ikke medvirke til dette ændringsforslag.

Ved første behandling gav jeg udtryk for sympati for, at man hævede hastighedsgrænsen for motorvogne til persontransport over 3.500 kg, det vil sige turistbusser og rutebiler. Det fandt jeg forsvarligt, fordi der her var tale om vogne, som bl. a. kommer til periodiske syn, men som også erfaringsmæssigt køres af mere rutinerede førere.

Det skal dog bemærkes, at jeg vil finde det meget uheldigt, hvis fartøgningen giver sig udslag i nye køreplaner, og specielt vil jeg benytte lejligheden til at spørge, selv