

[Vagn Bro.]

drage sammenligninger, laver grundlaget om.

Dette er for mig det afgørende, og derfor anbefaler jeg, at man stemmer ja til ændringsforslag nr. 4 og stemmer nej til ændringsforslagene nr. 3, 5 og 6. På de andre punkter er der vel enighed.

Jeg vil dernæst gerne rette et spørgsmål til den højtærede minister, da jeg har indtrykket af, at det under forhandlingen om ændringsforslagene også er rimeligt, at man bliver klar over, hvad de kommer til at betyde i praksis. Foruden de oplysninger, formanden for Rådet for større Færdselssikkerhed gav om 80 og 90 km, gjorde han den bemærkning — og det har jeg nu under en rejse i Sverige og Norge, og navnlig i Sverige, fået bekræftet — at 80 og 90 km i disse lande betyder allersjældent 82 og 92 km. Jeg spørger ministeren, om det er således, at det er en ret udbredt mening blandt de stærkt kørende i Danmark, at 80 km i timen i virkeligheden betyder 88, og at 90 km i virkeligheden betyder 99. Nu har vi flere gange brugt ordet „lov er lov, og lov skal holdes“, og det ville berolige mig, hvis den højtærede minister kan sige, at 80 km betyder 80 km, måske med 1 eller 2 kms margen. Dette spørgsmål interesserer i høj grad os, som ikke finder en fart på 90 km i timen forsvarlig under en prøve. Jeg spørger derfor den højtærede minister: når man kan gennemføre det i Sverige, hvorfor kan man så ikke gennemføre det i Danmark? Jeg går da ud fra, at det danske politi har nogenledes de samme midler til at konstatere farten.

Endelig vil jeg med hensyn til de 60 km i timen for lastbiler sige til den højtærede minister, at vi er såmænd alle enige om, at det er beklageligt, at vi må konstatere, at fartgrænsen her ikke overholdes. Må jeg, der vel nu for en af de sidste gange får lejlighed til at drøfte færdsel herinde, sige, at jeg kender et middel: hvis politiet noterede 300 lastbiler, som trods loven, og

gav ejerne en bøde på 500 kr. hver, så kunne den højtærede minister og det danske folk være sikker på, at reglerne ville blive overholdt i fremtiden.

Jeg slutter med at sige, at i Norge dræbes der på vejene hvert år 350 personer; i Sverige er tallet ca. 1.000, og skønt Sverige har et meget højere folketal og er så meget større end Danmark, ligger vi kun ganske lidt under Sverige. For mig står dette som et spørgsmål om alvor, og jeg forsikrer den højtærede minister og det høje ting om, at der er tusinder i det danske folk, som ser på det på samme måde. Her drejer det sig ikke om socialisme eller liberalisme, men om sikkerheden for vort folk, ligesom vi taler om sikkerhed og tryghed udadtil.

Horn: Det vil være rimeligt, at der er et medlem af den højtærede justitsministers parti, der giver udtryk for, at der findes en række medlemmer i vor gruppe, som vil støtte ministerens forslag, og dem er jeg en af. Jeg kan i øvrigt i hovedsagen henholde mig til, hvad de ærede medlemmer frk. Helga Pedersen og fru Else-Merete Ross har sagt om ændringsforslagene.

Derudover vil jeg gerne gøre enkelte bemærkninger til de ændringsforslag, som jeg og enkelte andre i min gruppe mener bør afvises. Der er sagt en del om, at vi skal holde os til den overgrænse på de 80 km, som vi hidtil har haft. Hertil skal jeg kun føje, at jeg i og for sig synes, det er rimeligt, at vi her i Danmark gør et forsøg med 90 km, som man har gjort det i Sverige og Finland. Da der i udvalget er overvejende stemning for de 70 km for busserne, synes jeg også, det er rigtigt som foreslået af ministeren, at man tager de 90 km som en prøveordning i hvert fald foreløbig for sommerferien og efterårsferien; så bliver der jo lejlighed til at se på i det følgende år, om man er gået for vidt.

Det er rigtigt, som det ærede medlem hr. Vagn Bro gjorde opmærksom på, at de oplysninger, vi fik i udvalget forleden dag om svenske forsøg — og det er vel de mest