

## [Justitsministeren.]

understreger — hvor meget jeg end beklager det — at de erfaringer, vi har indhøstet i tidens løb med begrænsninger omkring helligdagsperioder, ikke har givet noget klart billede — slet ikke på samme måde som tilfældet har været i Sverige.

Må jeg i øvrigt om hele transportforskningen sige, at jeg har håb om, at vi inden for en kortere fremtid kan nå frem til et konstruktivt forslag indebærende oprettelse af et transportforskningslaboratorium. Det er jo ikke en sag, som sorterer under justitsministeriet; det bliver ministeriet for offentlige arbejder, som må tage stilling dertil. Men jeg understreger, hvad jeg går ud fra det høje ting er klar over, at gennemførelse af en sådan foranstaltning indebærer meget betydelige udgifter. Det er dog udgifter, jeg for min del tror vi nødvendigvis må påtage os blot for at komme på linje med den transportforskning, som gennemføres i vore nabolande, specielt i Sverige.

Må jeg i denne forbindelse sige, at vi i øjeblikket intet ved om den nu afsluttede pinsen. Jeg regner med inden så længe at få et foreløbigt skøn fra politiet. Men det var et spørgsmål, om man ikke skulle lade nærmere undersøge resultaterne både fra påsken og pinsen i år, hvor forholdene jo var forskellige fra tidligere år.

I denne forbindelse spurgte det ærede medlem frk. Helga Pedersen mig, hvorfor der ikke var mere politi på vejene i pinsen. Dertil vil jeg sige, at det igen er problemet med mangelen på politi. Jeg havde i det udvalg, der har behandlet dette lovforslag, givet det løfte, at vi i påsken ville sætte politiet ind og propagandaapparatet i sving, uanset at der altså ikke var hastighedsbegrænsning. Det er sket, og det har vel også på sin vis givet os et sammenligningsgrundlag. Men det er som sagt mangelen på politi, der gør, at vi ikke i det omfang, vi meget gerne ville, har kunnet sætte ind med både uniformerede og civile patruljer.

Ændringsforslag nr. 4 har jeg naturligvis nogen sympati for — det er klart — selv om jeg ikke kan finde den givne begrundelse for forslaget helt overbevisende. Når jeg har foreslået de 90 km, skyldes det, hvad udvalget jo ved, navnlig hensynet til, at jeg samtidig foreslår, at busserne må køre med 70 km i timen;

det er problemet om overhaling, der her spiller ind. Jeg vil endvidere pege på, at man i Sverige og Finland i stigende grad overgår til at anvende de 90 km som grundlag for de periodiske hastighedsbegrænsninger, og jeg tør måske også tilføje — skønt jeg ved, at det støder nogen — at en begrænsning på 90 km for mange virker mere acceptabel end de 80 km. Jeg ser ikke noget forkert i, at man i en forsøgsperiode ændrer de 80 km til 90 km. Jeg tror endda, vi kan indhøste erfaringer af værdi ved at gøre det.

Om ændringsforslag nr. 5 — de 70 km også for lastvogne, motorvogne med påhængsvogn o.s.v. — vil jeg gerne sige, at en sådan bestemmelse anser jeg stadig ikke for forsvarlig. Gennemgående er lastvognsparken i ringere stand end busserne. Disse sidste underkastes et periodisk eftersyn. Jeg vil ganske specielt være betænkelig ved at forhøje hastigheden for motorvogne med påhængsvogn og for sættevogne. Nu har vi indført periodisk eftersyn af lastmotorvogne. Jeg tror, at vi skal lade nogle år gå og indhøste erfaringer, inden vi går til en ændring på dette område.

Det ærede medlem hr. Herluf Rasmussen rejste et par specielle spørgsmål, bl.a. om det var DSBs hensigt at benytte den forhøjede hastighedsgrænse, såfremt den gennemføres, til at skærpe køreplanen. Det har jeg ikke hørt noget om, men jeg vil meget gerne henlede min kollega, den højtærede minister for offentlige arbejders opmærksomhed på, at det ærede medlem har rejst dette spørgsmål. Det ærede medlem rejste desuden spørgsmålet om vinduesvaskere på samtlige statsbanernes busser.

Medens samtlige ordførere beklagede ikke at tale på deres partiers vegne, lagde jeg mærke til, at det ærede medlem hr. Herluf Rasmussen næsten demonstrativt sagde, at han talte i hvert fald på et enigt partis vegne. Det må være en næsten helt fremmed følelse for det ærede medlem.

Det ærede medlem hr. Holmberg sagde, at han havde den opfattelse, at når 60 km grænsen for lastvogne ikke søgtes overholdt af politiet, skyldtes det, at politiet anså bestemmelsen for urimelig og derfor knæb det ene øje i. Den tankegang må jeg afvise. Det er jo ganske klart, at når lovgivningsmagten fastsætter 60 km som maksimal-