

[Justitsministeren.]

og let tilskadekomne ændres i perioder med hastighedsbegrænsning. Man kunne f. eks. tænke sig, at uheldene blev mindre alvorlige, når der var hastighedsbegrænsning. Denne undersøgelse, som netop er afsluttet, viser, at det ikke har været muligt at påpege ændringer i fordelingen af personskadernes alvorlighed.

Forskellen mellem de svenske og danske undersøgelsesresultater kan for så vidt forekomme mærkelig. Transportforskningsudvalget har på min anmodning udarbejdet en redegørelse til belysning af de mulige årsager til denne forskel. I sin redegørelse, der er omdelt i folketingssalen, hvad det ærede medlem også har gjort opmærksom på, peger udvalget på en række faktorer, der formentlig indeholder forklaringen på de forskellige resultater. Der henvises bl. a. til vejnettets beskaffenhed, sammensætningen af motorparken og til det forhold, at antallet af uheld på landet, altså i områder, hvor hastigheden sædvanligvis er højere, er forholdsvis væsentlig større i Sverige end i Danmark, hvorfor der er en væsentlig større del af uheldene i Sverige, som på forhånd må formodes at blive særlig påvirket af de generelle begrænsninger.

Resultatet af mine overvejelser i denne sag er blevet, at jeg ikke har ment at kunne komme til folketinget med et forslag til lov om nye periodiske hastighedsbegrænsninger. Når det saglige grundlag ikke er til stede, kan jeg ikke regne med at få flertal for et forslag som det, det ærede medlem ønsker jeg skal stille.

Jeg vil gerne vedstå den udtalelse, det ærede medlem refererede, om, at ethvert forslag, der kan tjene til at hindre eller begrænse trafikuheld, vil blive grundigt overvejet. Det ærede medlem nævned de tresporede veje, men som det fremgik af det ærede medlems udtalelser, vedrører vejenes indretning jo ikke justitsministeren, men min højtærede kollega ministeren for offentlige arbejder. Imidlertid vil jeg gerne pege på, at disse tresporede veje kun er farlige

takket være de menneskelige faktorer; det er de uforvarsomme overhalinger på de tresporede veje, der gør dem farlige. Kunne man få indskærpet ansvarfølelsen hos de motorkørende — følelsen af, at enhver, der håndterer de mange hestekræfter, har et ansvar også for andres liv og velfærd — ville man nok have reduceret den væsentligste årsag til trafikuheld her i landet.

P. E. Eriksen: Jeg vil gerne sige ministeren tak for redegørelsen og for det materiale, der er lagt på vore pladser. Også jeg vil gerne fremhæve ordet ansvar. Men desuden tror jeg, vi skal drage lære af tallene, også selv om de kommer fra den anden side af Øresund.

Hermed sluttede spørgsmålet, og spørgetiden var dermed til ende.

Den næste sag på dagsordenen var:

Første behandling af forslag til lov om indseende med priser.

(Lovforslaget (nr. 33) findes i tillæg A, sp. 481, fremsættelsen i tidenden sp. 54).

Lovforslaget sættes til forhandling.

Viola Nørlov: Det forslag om indseende med priser, der i dag er til første behandling, er en genfremsættelse. Det var til første behandling her i tinget i marts i år, og jeg skal derfor ikke gentage, hvad jeg sagde ved den lejlighed, men henviser til Folketingstidende 1964-65, sp. 3258.

Udvalget modtog henvendelser fra Akademikernes Samarbejdsudvalg, Forbrugerrådet, Grosserer-Societetets Komité, Provinshandelskammeret, Industrirådet, Håndværksrådet og Butikshandelens Fællesråd. Udvalget nåede ikke at færdigbehandle lovforslaget, men gik under et samråd med ministeren ind for til brug for kommende forhandlinger at lade foretage en analyse af prisudviklingen, og ved fremsættelsen af