

[Per Møller.]

punktering eller andre skader, som gør, at de må holde i en vis periode på hovedvejene, og med henblik på de situationer vil jeg spørge, om ministeren har undersøgt eller kan give nogle oplysninger om overvejelser vedrørende de særlige lygter, man har nogle steder i udlandet — små nødblus, man kan tænde og anbringe i en kort afstand fra den bil, der af omstændighederne er tvunget til at gøre holdt på en vej, hvor parkering ellers er forbudt.

Reglen om, at lastbiler med mindre påhæng kan forhøje deres maksimalhastighed fra 60 til 70 km i timen er sikkert rigtig, for det er jo en kendt sag, at den nuværende grænse på 60 km i timen overhovedet ikke respekteres. Man kunne rejse det spørgsmål, om den nye grænse på 70 km i timen vil blive respekteret; men det er vel i sidste ende et spørgsmål om, hvorvidt politiet vil gøre noget for at kontrollere, at den nye regel bliver overholdt. Der er sådan set noget vist betænkeligt ved at have en lovbestemmelse, der siger, at 60 km i timen er højeste hastighed, når lastbilchaufførerne så at sige administrativt sætter denne regel ud af kraft, idet de indfører den praksis at køre med højere hastighed. Politiet af-finder sig med det og griber ikke ind, og efter at denne nye praksis har været i kraft i 5-10 år, kommer man så til folketinget og siger: for skams skyld må vi hellere ændre loven, så den passer til virkeligheden. Der er noget i det system, der støder en smule an.

Det foreslås, at lastbiler med større an-hængere — de såkaldte lastvognstog — fortsat kun må køre 60 km i timen som den højest tilladte hastighed. Jeg er ikke sikker på, at det vil være hensigtsmæssigt med denne skelnen mellem de to grupper af lastvogne. Jeg tænker i særlig grad på alle de farlige situationer, der vil kunne opstå, hvis lastvogné, der har lov til at køre 70 km i timen, skal ud i overhaling af lastvognstog, som kun må køre 60 km i timen. Hvis et sådant lastvognstog går op til den maksimale grænse og faktisk kører 60 km i timen, vil det være meget langstrakte og meget farlige overhalingssituationer, man derved tvinger de lastbiler til, der ikke har lov til at gå højere end 70 km i timen. Jeg tror, der vil opstå en række hasarderede

situationer, som skaber en risiko, der er større end den, der vil være forbundet med, at også de større lastvognstog får lov til at køre de 70 km i timen, man indrømmer som en forsvarlig maksimalhastighed for det store antal lastbiler.

Jeg vil yderligere nævne et spørgsmål vedrørende færdselslovens bestemmelser om parkering o. lign. Det har i praksis vist sig, at færdselsloven her bruges ved udformning af politivedtægter i praksis i en række provinsbyer på en sådan måde, at man derigennem spærrer lillebilernes adgang til nogenlunde frit at holde på offentlig gade og vej, at man altså bruger færdselsloven til at lægge hindringer i vejen for lillebilernes fri næring til forskel fra de regler, der gælder for taxavogne. Især i byer som Silkeborg og Køge, men også andre steder, har der været fremdraget eksempler på en praksis, der må betegnes som uheldig, eller som i hvert fald er udtryk for en udnyttelse af færdselsloven, der næppe kan have været tilsigtet. Der foreligger her et spørgsmål, som ikke alene har megen principiel, men også praktisk betydning, og som det må være rimeligt at tage op til en nærmere prøvelse, når udvalgsbehandlingen begynder.

Jeg kan fuldt ud tilslutte mig lovforsla-gets bestemmelser om skærpede regler for kørelærernes uddannelse. Det er givet, at der her er ved at udvikle sig en uheldig konkurrence, som betyder, at enkelte kørelærere går på akkord med de moralske krav, der må stilles til dem. De indstiller alt for hurtigt deres elever til prøve og er måske heller ikke selv kvalificerede nok. Det er vel overhovedet et spørgsmål, om den nuværende undervisning, der gives vordende bilister, er tilstrækkelig. Jeg hæfter mig ved, at Dansk Køreskole-Forening har påpeget det uheldige, det lidet betryggende i, at kørelærerne ikke har nogen mulighed for at give den vordende motorfører træning i kørsel under vanskelige forhold, udskridningsmanøvrer, afværgeteknik, katastrofebremsning o. s. v. Det er noget, der ofte ikke kan gøres på offentlig gade og vej, men måske kræver særskilt indrettede pladser. Hvis det faktisk er nødvendigt, må man vel overveje, om der er udvej for også at udvide de krav, der stilles ved aflæggelsen af en køreprøve. Også det spørgsmål vil jeg