

[Holmberg.]

Af noget større omfang i forbindelse med færdselssikkerheden er hastighedsbegrænsningen. Hvis det kunne hjælpe på færdselssikkerheden, ville vi nok alle sammen stemme derfor. Men vi er mange, der ikke mener, det vil hjælpe. Vi er mange, der mener tværtimod, og det skal jeg kort begrunde. Mindretallet henviser til udlandet, og det er det sandelig også nødt til, for det kan ingen argumenter finde for sin opfattelse i danske forhold. Vi har forsøgt os herhjemme gentagne gange, og der er slet ingen tvivl om, at daværende justitsminister Hans Hækkerup med de forsøg, som dengang blev gennemført, håbede, at der skulle vise sig en nedgang. Men efter de mange forsøg drog ministeren den slutning, at der ikke kunne vises en effekt hermed, og forsøgene blev standset. Det var altså på grundlag af forsøg i Danmark, at det blev standset, og det er nu engang Danmark, vi lovgiver for. Det skal indrømmes, at det ikke var en enig færdselssikkerhedskommission, men flertallet gik i alle tilfælde imod.

Alle i færdselssikkerhedskommissionen har været enige i det rigtige i de lokale fartbegrænsninger, vi har. Personlig mener jeg, at mange af de fartgrænser er for lave. Nu ved vi, de bliver ændret visse steder. Grunden til, at jeg mener, de skal være højere, er, at vi gerne skulle have grænser, som vi med rimelighed kan forvente og forlange overholdt. Mindretallet foreslår 120 km i timen på motorveje, 100 km i timen på andre veje og 60 km i timen i tætbebyggede områder, og det er i almindelighed nok, og det er ganske få, der kører stærkere; men de, der gør det, vil nok fortsætte dermed. Jeg kan i øvrigt ikke forstå, at mindretallet i det hele taget tør foreslå de grænser. Der kunne jo være nogle, der troede, at de så godt måtte køre med den fart. Vi ved godt, at det ikke er rigtigt, men alligevel kan der ligge en vis fare heri.

Det, der står i færdselsloven om, at farten altid skal være afpasset efter forholdene, kan simpelt hen ikke siges bedre. Men her vil jeg gerne stille justitsministeren et spørgsmål. Med fart efter forholdene tænker vi ofte på den store fart. Det kunne måske også være rimeligt at tænke lidt på minimumsfart, i alle tilfælde på motorveje, så selv om vi

ingenting har skrevet herom, vil jeg alligevel spørge justitsministeren, om det ikke også vil være rimeligt at drøfte minimumsfart, for jeg mener, det godt kan blive aktuelt. Betegnelsen fri fart skulle egentlig ud af vor sprogbrug, for den findes ikke. Der er mange, der stirrer sig blinde på farten, men den hyppigste årsag til uheld behøver ikke at være farten og er det i langt de fleste tilfælde heller ikke. Jeg regner med, at de forskellige, der interesserer sig for spørgsmålet, herunder folketinget, ved, at $\frac{2}{3}$ af samtlige uheld uden for byerne sker på 15 pct. af det samlede vejnet, men i øvrigt at langt de fleste uheld sker med en fart, der ligger under 60 km i timen. Med hensyn til det med de 15 pct. af det samlede vejnet er der en hel del at tænke på i forbindelse med bevilningerne; her kan fartbegrænsning hjælpe, men her har vi også grænser i udstrakt grad. Flertallet går altså imod generelle fartbegrænsninger; vi går ind for lokale hastighedsbegrænsninger og for, at disse koordineres med vejtekniske foranstaltninger, og så ønsker vi i øvrigt mere politi. Den første del af færdselsloven er jo vedtaget, og der skulle nu være mulighed for, at politiet kunne blive aflastet for en del af de opgaver, det havde før.

Jeg vil endnu en gang også her understrege, at min modstand mod de generelle fartgrænser nok ikke deles af hele partiet.

Det samme gælder, når jeg nu skal motivere til sidst, hvorfor jeg går ind for den faste promillegrænse. Se, spirituskørsel er vi jo alle enige om er et meget alvorligt samfundsproblem, og det optager i Danmark og også i andre lande sindene en hel del i den kriminalpolitiske debat. Antallet af sager bliver flere og flere, og problemerne er efter min mening nået dertil, at de er ganske uhyggelige. Der er mange døde i trafikken, også for mange døde. Trafikulykker kan aldrig undgås, men de skulle gerne begrænses og bekæmpes mest muligt, hvor der er en mulighed for at gøre det. Jeg nævnte for lidt siden alle de tusinde, der overtræder bestemmelserne. Vi er nu nået dertil, at 3-4 daglig bliver dræbt i trafikken. Det er så store tal, at vi næsten bliver sløvet deraf, undtagen når det er vores nærmeste, der skal ledsages til sygehuset eller bæres til graven. Så bliver vi opmærksom på det. Det er ikke for på nogen måde at dramati-