

[Camre.]

omkostninger har formentlig skabt en positiv baggrund hos befolkningen for en forstærket trafikikkerhedsindsats. Det vil derfor være af interesse at høre, hvornår ministerens planer kan forventes konkretiseret.

Justitsminister *K. Axel Nielsens* svar (5. september 1973):

På et regeringsmøde den 17. august 1973 har regeringen vedtaget at etablere et centralt organ under justitsministeriet til administration af færdselssikkerhedsarbejdet. Dette organ placeres som en afdeling i justitsministeriet og benævnes færdselssikkerhedsstyrelsen.

Regeringen har hermed fulgt en indstilling fra et embedsmandsudvalg med repræsentanter fra justitsministeriet, vejdirektoratet og administrationsdepartementet.

I overensstemmelse med udvalgets indstilling vil styrelsen, når den er fuldt udbygget, omfatte følgende sagsområder:

1) Det sagsområde, der nu hører under justitsministeriets 3. kontor, dvs. færdselslovgivningen, herunder bl. a. køretøjers indretning og udstyr, bilinspektører, førere af køretøjer, førerprøvesagkyndige, kørelærere, det centrale motorregister, færdselsregulering, erhvervsmæssig personbefordring, udlejning uden fører og internationalt samarbejde.

2) Statens biltilsyns funktioner, der omfatter tilsyn med bilinspektørernes virksomhed, udarbejdelse af type- og standardtypegodkendelse for motorkøretøjer og administrationen af den tekniske kontrol med motorkøretøjer.

3) Administrationen af bestemmelserne om vejafmærkning bortset fra mere teknisk betonedede forhold.

4) Visse sagsområder, der nu varetages af rigspolitichefembedet, bl. a. sager om vejafmærkninger, vejreguleringer, hastighedsbegrænsninger, udlægning af hoved- og motorveje, lyssignalanlæg, fodgængerfelter m. m.

Personalet fra de nuværende administrationsområder — i alt ca. 35 personer — vil overgå til færdselssikkerhedsstyrelsen.

I overensstemmelse med embedsmandsudvalgets indstilling vil Rådet for større Færdselssikkerhed og Rådet for Trafikkerhedsforskning blive bevaret som selvstændige organer med et nært tilknytningsfor-

hold til færdselssikkerhedsstyrelsen. Det er forudsat, at det nære samarbejde, der i dag foregår mellem de to råd og justitsministeriet, vil blive fortsat mellem rådene og færdselssikkerhedsstyrelsen.

Spørgsmålet om oprettelse af et trafikmedicinsk institut er taget op til overvejelse i justitsministeriet.

Etableringen af en færdselssikkerhedsstyrelse vil medføre flere fordele. Hovedfordele er, at kompetenceforholdene bliver klare, at dobbeltarbejde i videst muligt omfang undgås, at personalet anvendes på den mest rationelle måde, og at der sikres en hurtig og effektiv sagsekspedition. Yderligere muliggøres en smidigere tilrettelæggelse af arbejdet, herunder samarbejdet mellem teknikere og andre, samt en bedre koordination af aktiviteterne og initiativerne. Endelig vil de store krav, der efterhånden stilles til deltagelse i internationalt arbejde på færdselssikkerhedsområdet, ikke mindst i relation til EF, hvor politisk-administrative og tekniske synspunkter er stærkt sammenkædede, lettere — og mindre personalekrævende — kunne imødekommes.

Justitsministeriet har nedsat en lille arbejdsgruppe, der skal løse de praktiske problemer ved oprettelsen af den nye styrelse. Etableringen, der vil ske successivt, iværksættes, så snart det er praktisk muligt.

Af *Inger Lise Petersen* til undervisningsministeren (29. august 1973):

„Mener ministeren, at en folkeskole, som ikke er i stand til at tilbyde åndssvage børn undervisning, svarer til forudsætningerne for grundlovens § 76?“

(Spm. nr. 337).

Undervisningsminister *Knud Heinesens* svar (5. september 1973):

Grundloven af 1953 bestemmer i § 76, 1. punktum, at alle børn i den undervisningspligtige alder har ret til fri undervisning i folkeskolen.

Efter den tilsvarende bestemmelse i grundloven af 1915, § 83, gjaldt dette kun de børn, hvis forældre ikke havde „evne til at sørge for deres oplærelse“, dvs. som ikke havde råd til at bekoste børnenes undervisning. Ved grundlovsrevisionen i 1953 ønskede man dette ændret, for at bestemmel-