

[Juul-Madsen.]

gav et talmateriale, der peger på, at disse hastighedsbegrænsninger har været gode og rigtige og vel også var det i den situation, hvori vi befandt os. Men man må jo ikke glemme, hvorledes hastighedsbegrænsninger virker, når man er under indtryk af en kriseagtig situation, når man har frygten for meget voldsomme bødeforelæg hængende over sit hoved, og når man i øvrigt også er i den situation, at man ved, at man skal spare på benzinen, og når der i øvrigt ikke er søndagskørsel.

Jeg er derfor enig med de talere, der har sagt, at de erfaringer, man har indhøstet under den krise, vi har været igennem, selvfølgelig skal indgå i overvejelserne, men det er ikke erfaringer, vi kan bygge nogen form for lovgivning på, ej heller erfaringer, på hvilket grundlag vi kan give ministeren en egentlig bemyndigelse.

Det konservative folkeparti er indforstået med og kan godtage, at vi i forbindelse med det lovforslag, der er fremsat, får en forsøgsperiode. Vi synes måske, at 2 år er meget lang tid, men det kan jo drøftes i udvalget, om de nu også er nødvendige. Vi er måske heller ikke så meget for at give ministeren en generel bemyndigelse, men det kan jo også drøftes i udvalget. Vi er indforstået med en forsøgsperiode, men må, ligesom hr. Otto Mørch gav udtryk for det i sin tale, bede om, at vi får meget realistiske fartgrænser, som bilisterne synes der er rimelighed i, og naturligvis også bede om, at der bliver tale om den fornødne politimæssige dækning således at forsøgene bliver kontrolleret på den rigtige måde. Vi kan også acceptere, at det er Trafiksikkerhedsforskningsrådet, der får denne opgave, og vi håber, at man på det grundlag når frem til et materiale, som kan vurderes.

Men jeg vil gerne for mit eget vedkommende have sagt, at jeg mener, at det, der sådan set må være målet med trafikpolitikken her i landet, er, at vi gennem kørselsuddannelse, gennem det, man måske kan kalde for anvendt færdselspsykologi, gennem tilstrækkeligt med politi på vejene og ikke mindst som en følge af, at hele vort færdselssystem bygges op på den rigtige måde, kan vende tilbage til, at vi på moderne indrettede motorveje, facadeløse motorveje og på særlige motorveje, hvor der i øvrigt ikke

er den trafiktæthed, der måske er andre steder i landet, selv om det ikke er egentlige motorveje, har den frie hastighed, hvor det er føreren, der bestemmer farten i ordets egentligste og gode forstand under fuldt ansvar og kører efter forholdene. Man må ikke glemme, som det også allerede er sagt, at det at køre efter forholdene godt kan være at køre for stærkt, selv om der er en hastighedsgrænse på f. eks. 110 km. At køre efter forholdene er jo at køre under ansvar, og det må være rimeligt igen at kunne tilvejebringe fri hastighed på vore store moderne motorveje. Hvad har vi egentlig ellers bygget dem for?

Jeg må også i denne forbindelse understrege, at jeg er enig med hr. Duurloo, når han i går i Berlingske Tidende gjorde opmærksom på, at selv om vi nu laver midlertidige generelle hastighedsbegrænsninger i fortsættelse af dem, vi har kendt i nogen tid, så må det være tilladt at forhøje hastigheden, når man skal overhale tunge køretøjer eller særlige vogntog, som vi kalder det.

Når denne forsøgsperiode er overstået, må vi igen se på forholdene og se, hvad vi kan nå frem til, men jeg har tilkendegivet, hvad der ud fra mine betragtninger er det, der kan håbes på og bør håbes på i denne sag.

Det øvrige, der er nævnt i ministerens forslag, nemlig om parkeringskontrol under tilsyn af politiet, kan mit parti tiltræde. Med hensyn til ministerens omtale i fremsættelsen af ting som sikkerhedsseler o. lign., vil jeg gerne have understreget, at vi i mit parti naturligvis ser med sympati på, at man skaber al mulig sikkerhed og sikkerhedsmæssig komfort i bilerne. Vi er villige til at tilgodese, at der her ydes betydelige beløb, dels i forbindelse med skattemæssige nedslag, dels i forbindelse med oplysning, men vi tror ikke på, at det vil være rigtigt og klogt, at man f. eks. gør sikkerhedsselerne obligatoriske. Vi mener, at bestemmelser af denne art ikke er egnede for dansk mentalitet og heller ikke er hensigtsmæssige og i øvrigt heller ikke er hensigtsmæssige i alle biltyper.

Dernæst skal jeg tilslutte mig det spørgsmål, som hr. Holmberg stillede til allersidst vedrørende hyrevognskørslen, og minde om, at det jo var et spørgsmål, jeg stillede til ministeren i spørgetiden den 23. januar. Jeg vil også gerne have et svar på, hvor langt