

[Holmberg.]

fælde til debat igen, herunder også spørgsmålet om politiet.

Ved første behandling nævnte jeg også det rigtige i at ændre lastbilernes fartgrænse fra 60 til 70 km i timen. Begrundelsen herfor er der ingen grund til at gentage, for hele udvalget har været enigt heri, og ændringsforslag herom er stillet. Men det er nok muligt, at vi ikke hermed er færdige med at drøfte lastbilernes fartgrænser; til næste år, når vi foretager en revision, er det rimeligt, at vi drøfter muligheden af at tillade en højere fart for lastbilerne, i alle tilfælde hvad angår motorvejene.

Denne forsøgsperiode gælder som sagt 1 år, og vi må så håbe, at den får færre ulykker til følge. Det må vi altså håbe. Ulykker kan jo aldrig undgås, men antallet af dem skulle gerne reduceres. Jeg tror desværre ikke, vi skal regne med de helt store resultater af denne grund, for vi er nemlig nogle, der har arbejdet med færdselslovgivning igennem mange, mange år og også har siddet i færdselssikkerhedskommissionen igennem mange år, og vi ved, at der er mange, mange forskellige årsager til trafikuheld. Der er mange årsager, også andre årsager end farten, selv om det nok er rigtigt, at i nogle tilfælde kan farten være for høj — altså i nogle tilfælde.

Bemyndigelsen kan vi anbefale, og vi er nogle, der som næste station på vejen, sikkert til næste år, også vil have drøftet en hel del flere spørgsmål i forbindelse med færdselslovgivningen, herunder også sikkerhedsudstyret i vognene, sikkerhedsseler, styrthjelme, måske også promillegrænser m. v.

#### Overgaard Nielsen (RV):

Man kunne måske nok ved en folkeafstemning få flertal for at afskaffe halvdelen af Danmarks bilpark, men flertallet ville utvivlsomt mene, at det var de andres halvdelen, der skulle afskaffes. Når man taler om nødvendigheden af hastighedsbegrænsninger, så kan man også nok få flertal for det — på den baggrund, at vi alle sammen mener, at det er de andre, der kører for stærkt.

Det er forbavsende få, der i denne diskussion har hæftet sig ved færdselslovens bestemmelse om, at man altid skal køre med en fart afpasset efter forholdene, altså ganske uden hensyn til, om den fastsatte fart-

grænse måtte ligge højere. De fartgrænser, der nu gennemføres forsøgsvis, betyder altså ikke, at så stærkt skal man køre. Jeg synes, det er værd at understrege dette, og jeg tror, det er nødvendigt, at man både i køreundervisning og færdselspropaganda i langt højere grad lægger vægt på denne bestemmelse om aldrig at køre hurtigere, end forholdene tillader.

Med hensyn til det foreliggende forslag indstiller trafikudvalgets flertal, som det er blevet nævnt, forslaget til vedtagelse med de ændringsforslag, der allerede er omtalt. Man har i betænkningen understreget, at ministerens bemyndigelse begrænses, altså foreløbig til en forsøgsperiode på 1 år, og derefter skal folketinget træffe endelig beslutning.

Jeg vil dog gerne allerede nu pege på — det er periferisk blevet gjort af andre ordførere — at man bør benytte dette år til en grundig gennemgang af hele færdselsloven og forberedelse af en ny lov. For hastighedsbegrænsningerne er jo langt fra det eneste middel, man kan bruge for at nedsætte antallet af ulykker. Bilernes sikkerhedsudstyr, klarere trafikregler, vejreguleringer, nye bestemmelser for færdsel i kryds og bestemmelser for venstresving er kun nogle af de midler, der kan tages i brug; hertil kommer en mere intensiv oplysning og fremfor alt en bedre undervisning. Det vil nok være vanskeligt at fastsætte regler for, hvem der aldrig burde have haft kørekort, for her gælder det jo også, at vi alle sammen mener, at det er de andre, der ikke burde have haft det, men jeg tror, man skulle se på mulighederne for strengere sortering mellem egnede og ikke-egned bilister. Her tror jeg nok, man kunne finde frem til noget, alle kunne enes om.

Udvalgets opfattelse af, hvordan ministerens bemyndigelse skal forstås, er jo allerede blevet omtalt. Det radikale venstre har givet forslaget sin tilslutning i den foreliggende form, men jeg må tilføje, at enkelte medlemmer i den radikale gruppe går alvorligt imod et enkelt punkt i denne forsøgsordning. Det vedrører bestemmelsen om grænsen på 60 km i tættere bebyggede områder og drejer sig om tilføjelsen i betænkningen, at den „kun skal gælde, hvor der i øvrigt ikke eksisterer lokale hastighedsbegrænsninger på over eller under 60 km i timen.“