

[Ministeren for handel, industri og søfart.]

skab til, i hvilket omfang bankernes aktiver er behæftet. Danske Bankers Fællesrepræsentation har imidlertid, støttet af bankinspektøren, hævdet, at en regel om, at pantsætning af bankernes aktiver skal fremgå af regnskaberne, i visse tilfælde snarere vil kunne virke vildledende end vejledende. Forholdet er nemlig det, at bankerne i vidt omfang for forpligtelser af forskellig art — f. eks. for skatteoppebørsler — stiller et fast depot af værdipapirer (for skatterne i Danmarks Nationalbank), der henligger uforandret, selvom skylden på dagen for månedsregnskaberne eller årsregnskabet opgørelse slet ikke når op på depotets værdi. Tilsvarende forhold gør sig gældende for de mindre bankers løbende kreditter i de større banker. Oplysning om foreliggende pantsætninger afgives løbende til bankinspektøren, og Danske Bankers Fællesrepræsentation har erklæret sig enig i, at bankinspektøren lader disse oplysninger gå videre til Danmarks Nationalbank, ligesom der i de årlige beretninger fra bankinspektøren vil kunne optages oplysning om det samlede omfang af pantsætninger og de forpligtelser, de pantsatte værdier hæfter for. Herefter har Danmarks Nationalbank frafaldet sit ønske om ændring i aktieselskabsloven.

Med hensyn til banklovens § 15, hvorefter det bl. a. påhviler bankerne ved regnskabsårets afslutning at tilstille bankinspektøren alle oplysninger, som er fornødne til tilvejebringelse af en bankstatistik, vil jeg gerne sige, at der har været forhandlet med det statistiske departement, som til belysning af forskellige spørgsmål af samfundsmæssig betydning kunne ønske at få forskellige statistiske oplysninger fra bankerne. Under forhandlingerne viste det sig imidlertid, at bankinspektøren allerede nu er i stand til for de væsentligste punkters vedkommende at give det statistiske departement de ønskede oplysninger. Hermed har departementet erklæret sig tilfreds, og det vil derfor ikke være nødvendigt at tilvejebringe ny lovhjemmel på dette område.

Jeg har foreslået ikrafttrædelsesdatoen fastsat til 1. maj 1955, idet det midlertidige banklovstillæg udløber den 30. april 1955.

Med disse ord skal jeg anbefale lovforslaget til tingets velvillige behandling, idet

jeg påny understreger, at der om forslaget er enighed mellem Danske Bankers Fællesrepræsentation, Danmarks Nationalbank, bankinspektøren og handelsministeriet. Jeg forudsætter, at der til nærmere gennemgang af lovforslaget vil blive nedsat et udvalg, og jeg er selvfølgelig rede til at søge fremskaffet sådanne statistiske oplysninger om bankernes forhold, som udvalget måtte ønske. De fleste oplysninger vil iøvrigt sikkert kunne findes i bankinspektørens årlige beretning, og jeg vil drage omsorg for, at et eksemplar af beretningen for året 1953, der lige er udkommet, bliver tilstillet hvert af udvalgsmedlemmerne, når udvalget er blevet nedsat.

Den første sag på dagsordenen var:

*Valg af 17 medlemmer til et udvalg angående forslag til lov om ændringer i lov om offentlig forsorg om forhøjelse af indtægtsgrænserne ved underholds- og enke børns bidrags udbetaling af det offentlige til enlige mødre, enker, enkemænd m. v. til sygekassegrænserne. [Af Ragnhild Andersen m. fl.]*

*Valgt blev: Nina Andersen, Kaj Andresen, Th. Carlsen, Kai Jensen, Mørk, Sofie Pedersen, Edel Saunte, Robert Sørensen, Jens Chr. Christensen, Søren Andersen, Foged, Ladefoged, Ellen Poulsen, Gertie Wandel, Hanne Budtz, Poul Sørensen og Svend Jørgensen.*

Den næste sag på dagsordenen var:

*Valg af 17 medlemmer til et udvalg angående forslag til lov om midlertidige bestemmelser vedrørende pålydningen af indkomst- og formueskat til staten m. m.*

*Valgt blev: Hans Knudsen, Holger Erikson, Urban Hansen, Kai Jensen, Kjældgaard, Johs. E. Larsen, M. Larsen, Edel Saunte, Ollgaard, Anders Andersen, Alfred Bøgh, Foged, Thorkil Kristensen, Poul Møller, Foss, Erna Sørensen og Axel Sørensen.*

Den sidste sag på dagsordenen var:

*Første behandling af forslag til fødselslov.*

(Lovforslaget findes i tillæg A. sp. 209; fremsættelsen findes i tidenden sp. 836).

Lovforslaget sættes til forhandling.

**Victor Gram:** Problemerne omkring tilvejebringelsen af større færdselssikkerhed har gennem adskillige år givet anledning til en kraftig offentlig debat om hele vor færdselslovgivning. Man kan vist godt sige, at det er sjældent, et problem i den grad, som tilfældet har været her, er blevet analyseret i den offentlige debat, og man må give den højtærede justitsminister ret i det synspunkt, at forslaget om en ny færdselslov netop på denne baggrund kommer til behandling i folketinget på et meget gunstigt tidspunkt. Det er nu folketingets opgave at drage konklusionen af den analyse, den offentlige debat har givet, og jeg finder, at både færdselsudvalget i den foreliggende betænkning og ministeren i selve lovforslaget har givet et særdeles vel gennemarbejdet grundlag for folketingets behandling af lovforslaget.

Årsagerne til, at vi føler presset af færdselsproblemet så stærkt, som tilfældet er, er mangeartede og komplicerede. Jeg vil nøjes med i denne forbindelse at antyde et par af hovedproblemerne, før jeg går ind på en omtale af lovforslagets principper.

Alene det forhold, at antallet af indregistrerede motorkøretøjer i perioden 1950—1953 er steget med 60 pct., således som finansministeren oplyste, må naturligvis føre betydelige vanskeligheder med sig og bl. a. få de i forvejen forældede færdsels- og motorlove til at virke endnu mere forældede, men også det forhold, at trafikanter af alle kategorier ikke tilstrækkelig hurtigt og smidigt har kunnet eller villet tilpasse sig de ændrede vilkår for færdslen, har medvirket til at forstærke problemet. Det samlede resultat er blevet usikkerhed og gnidninger i færdslen, som medfører praktiske vanskeligheder for afviklingen af trafikken og et stigende antal færdselsulykker.

Det tjener ikke noget formål at forsøge at give de forskellige grupper af trafikanter karakter. Der findes store og små syndere indenfor alle grupper. Hverken bilister,

motorcyklister, knallerister, eller hvad man nu vil kalde dem, cyklister eller fodgængere har i denne forbindelse noget at lade hinanden høre. Det er langt vigtigere positivt at søge at medvirke til — ligegyldigt i hvilken gruppe man hører hjemme — at der udvises det naturlige hensyn overfor andre, som man forlanger udvist overfor sig selv. Jeg skal senere vende tilbage til spørgsmålet om vor trafikultur, og hvad der kan gøres for at forbedre den.

Et af de spørgsmål, offentligheden har hæftet sig stærkest ved, er det stigende antal færdselsulykker. Det er forståeligt, at de store absolutte tal har kunnet virke forskrækkende. Der ligger dog en vis beroligelse i den oplysning, justitsministeren gav her i tinget forleden, at antallet af færdselsulykker med personskade ikke er steget i forhold til motorparkens udvidelse. Der er altså ikke tale om nogen forholdsmæssig stigning i ulykkesantallet. Dette må dog naturligvis ikke føre til, at man slækker på de almindelige bestræbelser for at øge færdselssikkerheden, tværtimod. Det er en absolut primær opgave i forbindelse med det foreliggende lovforslag at søge tilvejebragt den størst mulige sikkerhed.

Må jeg her beklage savnet af et statistisk materiale, der på virkelig fyldestgørende måde analyserer ulykkesårsagerne. En sådan løbende analyse vil have stor betydning for en hurtig og effektiv indsats på færdselsområder, hvor en særlig indsats viser sig nødvendig.

**Formanden:** Jeg vil gerne have mere ro i salen.

**Victor Gram:** Det ville være ønskeligt, om det statistiske materiale, ministeren byggede sine oplysninger her i tinget på, kunne stilles til rådighed for det kommende udvalgsarbejde, og jeg har forstået ministeren således, at han vil medvirke hertil.

Som allerede nævnt finder jeg lovforslaget vel egnet som grundlag for oparbejdelsen af større sikkerhed i færdslen og en smidi-

[Victor Gram.]

gere trafik på vore gader og veje. Sammenarbejdningen af færdselslov og motorlov til een lov er hensigtsmæssig og vil give en mere systematisk og mere overskuelig lovgivning. Jeg finder også, at lovforslaget i sit indhold bygger på de rigtige principper og er i overensstemmelse med de krav, udviklingen stiller. Alligevel finder jeg anledning til at gå ind i en nærmere drøftelse af nogle få af lovforslagets bestemmelser.

Jeg vil gerne takke den højtærede justitsminister, fordi han ikke har ladet sig friste til at ændre de hastighedsbestemmelser, vi for 1½ år siden vedtog her i tinget. Det har ellers ikke manglet på stormløb mod denne bestemmelse, og flere følger vel også under denne forhandling. Det forekommer mig, at man i den almindelige, offentlige debat om dette spørgsmål har været altfor tilbøjelig til at tillægge bestemmelsen et andet indhold, end den reelt har; jeg tænker her på den isolerede anvendelse af et begreb, man kalder fri hastighed, et begreb, som ikke eksisterer i færdselsloven i den snævre udlægning, det tit får.

Det fremhæves udtrykkeligt i paragraffen, at kørehastigheden til enhver tid skal være afpasset efter forholdene under særligt hensyn til andres sikkerhed, og at den aldrig må blive større, end at føreren bevarer fuldt herredømme over køretøjet. Men der siges meget mere; bl. a. skal vej- og vejforhold, køretøjets tilstand og belæsning og færdselsforholdene iøvrigt tages i betragtning, og for at understrege disse forbehold ved valget af hastigheden opregnes en række konkrete tilfælde, hvor det påhviler føreren af et motorkøretøj at holde en passende lav hastighed. Der er altså i realiteten ingen adgang til en fri hastighed, men en pligt til at afpasse hastigheden efter en lang række forhold.

For mig at se vil der intet være at opnå ved en hastighedsgrænse. Den vil altid blive vilkårlig og derved i visse tilfælde komme til at virke urimelig, og urimelige bestemmelser vil aldrig blive overholdt. Hertil kommer, at en bestemt hastighedsgrænse vil virke forflygtigende på det ansvar, der må kræves overfor tilpasningen af hastigheder, der ligger under maksimumsgrænsen, til de skiftende færdselsforhold. Jeg tror

heller ikke på, at en overgangsperiode med en maksimumsgrænse i nogle år, i hvilke man skulle vænne sig til det ansvar, der følger med den nugældende ordning, vil være acceptabel. Det vil blot betyde en udskydelse af problemets løsning til et senere tidspunkt, hvor vi formentlig vil stå overfor de samme problemer som i dag.

Derimod tror jeg, det vil være af stor betydning, om man gennem tavler regulerede hastigheden. Det vil også være af pædagogisk betydning, om man gennem sådanne tavler på steder, hvor særlig forsigtighed kræves, appellerer til trafikanternes ansvarsbevidsthed. Naturligvis må virkningen af tavler ikke forflygtiges gennem en ukritisk anvendelse, hvor det ikke er strengt nødvendigt, men fornuftigt anvendt er de en vejledning for trafikken, hvis betydning ikke må underkendes. Hertil kommer endvidere, at der ikke i de gældende bestemmelser rent praktiske virkning ligger nogen saglig begrundelse for at ændre hastighedsbestemmelserne. Ministeren kunne således i sin fremsættelsestale oplyse, at man ikke har erfaringer for, at frigivelsen af hastigheden har medført, at der køres væsentlig hurtigere end før, og at ulykkesstatistikken ikke giver støtte for en påstand om, at frigivelsen af hastigheden har ført til en forværring på dette område.

Også spørgsmålet om fuldt stop ved indkørsel på hovedvej er rejst til fornyet diskussion. Det er ingen hemmelighed, at jeg i forrige samling ved dette spørgsmåls behandling gav udtryk for sympati for en sådan ordning. Jeg kan imidlertid godt se, at et kategorisk krav om stop i alle tilfælde vil kunne virke urimeligt, hvor der er fri og uhemmet udsigt, og hvor der ingen trafik er. På den anden side mener jeg, det er nødvendigt i betydelig grad at udvide det nuværende system med stopskilte. Jeg er ganske enig med den højtærede justitsminister i, at man ikke kan overlade til trafikanterne selv at bedømme, i hvilke tilfælde stop er nødvendigt og i hvilke ikke. Også på dette område må tilvejebringes så megen praktisk vejledning som muligt.

Jeg finder det iøvrigt rigtigst at understrege, at hovedvejsprincippet må fastholdes så ubrudt som muligt. Jeg er ikke blind for de vanskeligheder, der kan opstå i forbindelse med hovedvejs gennemføring i

[Victor Gram.]

byer. Man må i særlig vanskelige tilfælde forsøge at finde frem til ordninger, der i mindst muligt omfang bryder med princippet.

Jeg skal i denne forbindelse berøre spørgsmålet om trafikken fra mindre til mere befærdede gader og veje. Det er et almindeligt problem, man møder alle vegne, og som skaber stor usikkerhed i afviklingen af trafikken. Det almindelige påbud om udvisning af forsigtighed ved indkørsel på mere befærdet vej eller gade ophæves af bevidstheden om, at den på den mere befærdede gade kørende trafik har vigepligt, og resultatet bliver i altfor mange tilfælde, at sidevejstrafikken tvinger sig ind på mere befærdede gader og veje i stedet for at lempe sig ind, hvilket skaber vanskeligheder for trafikken der. Det samme problem møder man ved udkørsel fra fabrik eller ejendom. Naturligvis opstår dette problem som følge af mangelfuld hensyntagen og medvirken til en smidig afvikling af trafikken, men samtidig med at man søger at råde bod på denne almindelige skavank, ville det være ønskeligt, om man mere direkte kunne medvirke til en bedring.

En udvanding af hovedvejsprincippet i form af A- og B-gader er formentlig ikke nogen heldig løsning, men måske vil det være muligt på særlig vanskelige steder at anbringe stopskilte, hvad forslaget indeholder muligheder for. Jeg har i denne forbindelse med glæde bemærket bestemmelsen om ubetinget vigepligt ved udkørsel fra markvej, ejendom, grundstykke, parkeringsplads eller holdeplads. Bestemmelser af denne art synes jeg skaber klarhed og større sikkerhed.

Også med hensyn til lygteføring findes der mange syndere i trafikken. Overhaling med langt lys trods nær modgående færdsel og anvendelse af langt lys midt i en række vogne, der kører tæt efter hinanden, er meget almindelig. Men synderne findes ikke alene på mørke landeveje; de findes også på oplyste gader og veje. Jeg har aldrig kunnet forstå forkærligheden for at køre med et lyshav, man ikke selv har nogen glæde af, men som virker særdeles generende på hele den modgående trafik. Den regulering, forslaget tager sigte på, vil forhåbentlig bringe mere civiliserede forhold

på dette område. Jeg finder det rigtigt at påbyde nedblænding ved møde med modgående trafik uden opfordring dertil. Jeg går ud fra, at den yndede metode med blinkning med de lange lys ved passage over gadekryds vil være forbudt, ligesom anvendelse af langt lys ikke længere vil være tilladt på oplyst vej eller gade. Men selv anvendelse af det korte lys i bytrafikken vil i mange tilfælde kunne virke generende, og det vil jo være tilladt at bruge det korte lys, selv hvor vejen er tilstrækkelig belyst. Det er et spørgsmål, om det ikke ville være muligt kun at tillade positionslys, hvor vej eller gade er tilstrækkeligt oplyst.

Det vil være rimeligt i denne forbindelse at gøre nogle bemærkninger om afmærkning og parkering. De gældende bestemmelser om to baglygter og to refleksglas, som inden den 1. januar skal være påmonteret alle motorvogne, vil sikkert vise sig at være meget nyttige, og det er glædeligt at se, at en del lastvogne forlængst har fået påmonteret iøjnefaldende afmærkninger. Det forekommer mig imidlertid, at man ved godkendelse af refleksanordninger har været tilbøjelig til at godkende for små typer. Der findes godkendte typer med en diameter på kun 5 cm, og de er sikkert udmærkede til almindelige personvogne, men på store lastvogne er de kun af ringe praktisk betydning. Det må erindres, at mange lastvogne ikke har bagskærme og således i særlig grad er udsat for i dårligt vejr at få nummerplader, baglygter og refleksglas dækket med snavs. Selv på meget korte strækninger i dårligt vejr kan betydningen af disse vognes refleksglas helt elimineres. Der har, synes jeg, i hele dette spørgsmål været en tendens til at gå frem efter formlen: jo større vogne, des mindre effektive baglygter og refleksglas.

Dette forhold er af betydning både under kørsel og parkering. Ved kørslen er faren dog mindre end ved parkering, navnlig når parkering finder sted på mørke eller utilstrækkeligt oplyste veje. I de seneste måneder har sådanne parkerede lastvogne, traktorer, markredskaber o. lign. jo givet anledning til alvorlige færdselsulykker. Navnlig for hovedvejenes vedkommende er det livsfarligt med parkerede vogne. Jeg savner i lovforslaget en bestemmelse om et direkte forbud mod parkering på hovedvej



[Victor Gram.]

i lygtetændingstid. Enhver, der kører på hovedvej om natten, kender utrygheden ved når som helst at løbe risiko for at køre op i en parkeret vogn. Jeg vil derfor spørge den højtærede justitsminister, om han ikke kunne tænke sig at medvirke til indførelse af bestemmelser om, at sådan parkering er forbudt, og at vogne, som af den ene eller den anden grund stopper på hovedvej i lygtetændingstid, snarest muligt fjernes fra kørebanen. Det bør kun i ganske særlige tilfælde være tilladt at reparere på hovedvej, og da kun når særlige sikkerhedsforanstaltninger er truffet. Sådanne bestemmelser må naturligvis medføre, at der anlægges parkeringspladser langs hovedvejene, som allerede findes enkelte steder herhjemme, og som er almindelige i udlandet.

De foreslåede bestemmelser om, at standsning og parkering kun må finde sted i højre side af vejen i kørselsretningen, bortset fra veje med ensrettet færdsel, er iøvrigt rigtige og klare.

Den højtærede justitsminister ofrede en vis opmærksomhed på spørgsmålet om knallerterne, og det er forståeligt. Det initiativ, ministeren i sin tid tog på dette område, vakte jo megen opmærksomhed og gav anledning til megen overflødig diskussion. Den senere udvikling har bekræftet, at det var et rigtigt initiativ, ministeren tog, og at de lempelser, som derved fandt sted i anvendelsen af dette køretøj, har været til fordel for de mange, som har et naturligt behov for et transportmiddel af denne art. De oplysninger, ministeren gav i sin forelæggelsestale, forekommer mig helt tilfredsstillende, og jeg er enig med ministeren i, at der ikke i det materiale, der foreligger, findes noget grundlag for ændringer af væsentlig karakter i de gældende bestemmelser.

Der kan være et problem med hensyn til knallerternes placering på cyklesti eller kørebane, men jeg synes, det er rigtigt, som ministeren sagde, at det afgørende må være, hvorledes forholdene på de pågældende strækninger er, og at man gennem skiltning regulerer, hvor kørslen skal finde sted.

Må jeg så slutte disse bemærkninger med nogle betragtninger over færdselsproblemet i almindelighed. Det er stærkt påkrævet, at større sikkerhed opnås i færdslen. Jeg

har omtalt nogle principielle områder nævnt i forslaget, som jeg har fundet særlig anledning til at tage frem her i dag, men det har langt fra været nogen udtømmende behandling. Mange andre bestemmelser er lige så vigtige eller vigtigere, f. eks. hele problemet spiritus og trafik, og alle har de det samme formål: at skabe en moderne færdselslov.

Det næste spørgsmål, som rejser sig, er, hvorledes denne lov, når den er vedtaget, føres ud i praksis. Der vil fortsat være ukendskab til loven og dens bestemmelser; der vil fortsat, bevidst eller ubevidst, finde overtrædelser sted, og der vil fortsat være trafikulykker og ofre for trafikken. Men omfanget heraf vil afhænge af, hvilke bestræbelser der fra myndighedernes side sættes ind for en bedre færdselskultur, og af befolkningens positive medvirken hertil. Jeg har bemærket ministerens udtalelser om, at det er særdeles vigtigt, at der gøres en indsats for at udbrede kendskabet til og forståelsen af færdselsreglerne, og at rådet for større færdselssikkerheds arbejde bør intensiveres. I denne forbindelse nævnte ministeren spørgsmålet om eventuel udsendelse af en populær fremstilling af de vigtigste færdselsregler. Jeg synes, denne tanke er god. Det vil være rigtigt at udbygge arbejdet for større færdselssikkerhed gennem positive foranstaltninger, og der må kunne findes udveje for fremkaffelse af de midler, som i denne forbindelse bliver nødvendige. Det vil være penge, der kommer igen i form af samfundsmæssige besparelser.

Jeg er imidlertid ikke tilbøjelig til at tro, at det i første omgang vil være muligt at løse problemet alene gennem positiv oplysning, og jeg har forstået, at ministeren er af samme opfattelse. Det vil være nødvendigt både med effektive straffeforanstaltninger og en effektiv politimæssig kontrol med færdslen. Alene bevidstheden om, at disse eller hine overtrædelser under disse eller hine omstændigheder medfører alvorligt virkende straf i form af bøder, fængsel eller frakendelse af førerbevis, vil gøre sin virkning. Det samme vil tilstedeværelsen af et effektivt politi. Og hvorfor ikke lade de alvorlige færdselssyndere medvirke til at betale den almindelige propaganda for større sikkerhed i færdslen?

[Victor Gram.]

Det er min opfattelse, at man ved anvendelse af hensigtsmæssige midler kan opnå den sikkerhed, vi hidtil har manglet.

Jeg skal med disse bemærkninger på mit partis vegne tilsige velvillig behandling af det foreliggende lovforslag.

**Helga Pedersen:** Det foreliggende forslag til færdselslov er resultatet af ialt ca. 7 års overvejelser, dels i de nedsatte sagkyndige færdselsudvalg, dels i justitsministeriet, og det må påskønnes, at den højtærede justitsminister allerede nu har kunnet fremsætte lovforslag i folketinget. Det valgte tidspunkt forekommer mig heldigt, ikke alene fordi en 20 år gammel lovgivning, når det som her drejer sig om færdsel og motorvæsen, må forekomme forældet, men også under hensyn til, at man efter Danmarks tiltræden af den internationale færdselskonvention af 1949 har kunnet sikre sig — om jeg må udtrykke det således — international rygdækning for en del af reglerne, og at det er blevet muligt at tage hensyn til de fællesnordiske interesser, efter at nordiske delegerede i 1951 har afgivet en fællesudtalelse om indførelse af fællesnordiske færdselsregler.

I denne forbindelse vil jeg også nævne betydningen af, at det høje ting i 1953 efter indgående drøftelse vedtog ændrede regler om hastighedsbegrænsning og om indkørsel på hovedvej, hvorved det er blevet muligt ved den forestående drøftelse om, hvilke regler der på disse færdsels vigtigste og væsentligste områder vil være de mest hensigtsmæssige, i nogen grad at bygge på de siden da indvundne erfaringer.

I lovforslaget er færdselslov og motorlov sammenarbejdet i een lov, og det vil såvel for befolkningen som for domstolene og de administrative myndigheder være en fordel.

Det har jævnlig været indvendt mod den gældende motorlov, at den i for høj grad indeholdt bemyndigelsesbestemmelser, hvorved det overlodes til administrationen i meget vidt omfang at afgrænse sådanne retsforhold, der ellers naturligt burde reguleres ved egentlige love, og jævnlig på en sådan måde, at administrationens afgørelser var endelige og ikke kunne indbringes for domstolene.

Lovforslaget har i nogen grad taget hen-

syn til denne kritik, dels ved i lovsform at medtage forskrifter, der i dag kun foreligger som administrative bekendtgørelser m. v. — således f. eks. knallertreglerne — dels ved i nogle tilfælde at bestemme, at afgørelsen, eller den *endelige* afgørelse, af det pågældende spørgsmål i fremtiden henhører under domstolene. Denne bestræbelse vil få mit partis fulde støtte. Vi lægger fra vor side afgørende vægt på, at borgernes retsforhold såvidt muligt reguleres ved selve loven, og at borgernes grundlovmæssige ret til at gå til domstolene, når de mener sig forurettet, ikke begrænses.

Selvom altså lovforslaget forsåvidt betegner en forbedring, kan det dog ikke undgås, at man ved gennemlæsningen af det får det indtryk, at der stadigvæk er tale om en vidtstrakt bemyndigelseslov; men jeg erkender, at man på det foreliggende område, hvor man står midt i en rivende udvikling, næppe står sig ved i lovsform at give for detaljerede regler, og at man i bemærkningerne til de forskellige bemyndigelsesbestemmelser som regel finder en omhyggelig begrundelse for, hvorfor man i det pågældende tilfælde har ment at kunne foreslå en bemyndigelsesregel. Om man så i alle henseender har truffet den rigtige afgrænsning, kan diskuteres. Jeg anser det f. eks. ikke for helt sikkert, at beslutninger om at tage førerbeviset fra en person, „når den pågældende ikke længere opfylder betingelserne for at få førerbevis“, bør afskæres fra domstolenes prøvelsesret, således som det forudsættes i betænkningen.

Om lovforslagets fremtoning iøvrigt vil jeg sige, at dets inddeling og opbygning forekommer mig logisk og klar, og at lovsproget for de fleste bestemmelsers vedkommende er så klart, som det med føje kan forventes, når loven skal opfylde sit formål: både at vejlede befolkningen og være praktisk anvendelig for de retsudøvende myndigheder. Skønhedspletter kan selvfølgelig findes; jeg nævner som eksempel bestemmelsen i § 16, stk. 5, om ansvar for vært og tjener, når den berusede gæst fører motordrevet køretøj — omend man her har den fortrinlige undskyldning, at bestemmelsen er skrevet af efter den gældende motorlov.

Ved udformningen af en færdselslov må hovedformålet være fremme af færdsels-sikkerheden, og hver enkelt bestemmelse

[Helga Pedersen.]

bør vurderes ud fra denne betragtning. Ved færdselssikkerheden tænkes i første række på sikkerhed for menneskers liv og helbred, og vi er forpligtet til ikke på noget punkt at slække på vore bestræbelser for at beskytte vore medmennesker mest muligt; men hensynet til i det hele at trykke færdslen spiller en rolle. Samfundsmæssigt er det således af betydning, at trafikken afvikles uden for store skader på gods og værdier, ligesom det mere indirekte er vigtigt, at trafikken fremmes så hensigtsmæssigt og forsåvidt også så hurtigt, som det er muligt, alle sikkerhedshensyn taget i betragtning.

Det er desuden af betydning, at færdselsloven på retfærdig måde gør op med de forskellige vejfarendes interesser. Vi har alle ret til at færdes på vejen, taget i færdselslovens betydning, og hvis færdselsloven på et punkt begunstiger en vejfarende urimeligt, risikerer vi hos andre vejfarende modvilje, surhed og kværulance, som i sig selv er til skade for færdselens rolige afvikling. Så rigtigt det er, at bilisten og andre kørende har pligt til at holde tilbage og om fornødent at standse for gående i et fodgængerfelt, lige så vigtigt er det, at den gående passerer fodgængerfeltet så hurtigt, som forholdene tillader det, og ikke ved uendelig langsom slentren søger at demonstrere sit krav på særlig hensyntagen fra den kørendes side. Og selvom det af hensyn til færdselssikkerheden, af ordenshensyn og af skattemæssige hensyn må anses for ønskeligt, at almindelige motorkøretøjer m. v. registreres eller godkendes, lige så ønskeligt er det, at man ikke fastholder disse strenge regler ved den traktorkørsel, der kun i begrænset omfang foregår på vejene, ligesom det ville være urimeligt at forlange registrering af alle påhængsredskaber og motorredskaber. På sådanne områder må foretages en omhyggelig afvejning af på den ene side de færdselsmæssige interesser og på den anden side de erhvervsmæssige — i første række de landbrugsmæssige — interesser.

Jeg ser, at den højtærede minister har haft betænkeligheder vedrørende spørgsmålet om førerbevis til landbrugets traktorer. Jeg finder kun anledning til at bemærke, at de hidtil indhøstede erfaringer såvidt mig bekendt ikke har givet grund til at gå væk fra de gældende og nu atter

foreslåede regler; jeg er tilfreds med, at den højtærede minister har overvundet sine betænkeligheder i denne omgang. I det store og hele synes jeg, forslaget har taget rimeligt hensyn til de forskellige vejfarendes interesser.

Det, der interesserer mest og umiddelbart ved det nye forslag, er jo reglerne om, hvordan vi skal færdes på vejen, altså de egentlige færdselsregler. Det er meget vigtigt, at forslaget ikke betegner et brud på gældende ret — jeg tror også, det ville føre til et frygteligt kaos, hvis det var tilfældet — men forslaget er en modernisering af loven af 1932 og en kodificering af allerede indført praksis.

De foreslåede bestemmelser om køretøjets plads på kørebanen under kørsel og om placeringen på kørebanen under svingning stemmer nogenlunde med, hvad der i praksis anses for god kørsel i dag. Det bliver nu lovfæstet, at den, der vil dreje til venstre, i god tid skal føre vognen ind mod vejens midtlinie, men han skal påse, at manøvren kan foretages uden fare for bagfra kommende, og han skal afvente forbikørsel af modgående færdsel. Dette må betyde, at ansvaret lægges på den kørende, der svinger. For visse hovedveje vil disse regler nok skabe problemer. På de steder, hvor hovedvej 1 endnu er smal, og hvor der ustandselig kommer færgetræk, tror jeg, reglerne må medføre, at den, der vil dreje til venstre, ikke kan lægge sig ved midtlinjen af vejen uden fare for sig selv og andre. Han kan måske nok tvinge trafikanterne bag sig til at standse, selvom det er risikabelt, for de skal jævnlig nå færgen, men han kan ikke risikere at trodse et færgetræk og de enkeltes overhalingstilbøjeligheder. Jeg tror, han nu som før tvinges til at holde sig i ræbatten helt ude i højre side, hvis han vil være sikker. Jeg tror, vi nøje må vurdere denne regel i udvalget.

De foreslåede regler om, hvorledes de kørende, der møder eller overhaler hinanden i lyttetændingstiden og udenfor denne, skal forholde sig, om, hvorvidt cykler og knallerter må følges ad, og om rigtig parkering og standsning forekommer mig i det store og hele tiltalende. Det forekommer mig især vigtigt, at der fastsættes regler for overhalinger, når der foregår kortegekørsel på vejen.

[Helga Pedersen.]

Om hastighedsreglen er der forskellige meninger i mit parti. Personlig er jeg enig med den højtærede minister i, at de siden 1953-loven indvundne erfaringer ikke giver noget bevis for, at den gældende regel ikke er den bedste. Jeg anser det forøvrigt for udelukket, at vi skulle kunne føre en effektiv kontrol med overholdelsen af en generel hastighedsgrænse; ikke mindst tror jeg, den internationale trafik i sommertiden vanskeligt vil kunne kontrolleres. Men væsentligt for mig er i denne diskussion, at det afgørende for færdselssikkerheden er, om der i den givne situation køres forsvarligt, om man udviser netop det hensyn og netop den agtpågivenhed i færdslen, som den givne situation udkræver, og således som det klart og udtrykkeligt er foreskrevet i forslaget. Efter mit skøn giver en almindelig hastighedsgrænse falsk tryghed og medfører let skævhed i vurderingen af, hvad der er ret og rigtigt i den konkrete retssag, der måtte opstå i anledning af lovovertrædelsen.

Jeg ser af bemærkningerne til lovforslaget, at den højtærede justitsminister har ment, at den ikke skal være for karrig med opsættelsen af særlige færdselstavler om hastighedsbegrænsning. Jeg er ikke ganske sikker på, om det er rigtigt. For mange tavler svækker indtrykket, og er der nogen grund til disse tavler, når mottoet er: forsvarlig kørsel? Såvidt jeg ved, er Holland i de seneste år i vidt omfang gået væk fra særlige hastighedsbegrænsningstavler.

Det andet hovedproblem i færdselsreglerne vedrører spørgsmålet om indkørsel på hovedvej. Også på dette område har forslaget fulgt reglen i 1953-loven, bortset fra at det foreslås at opsætte stoptavler i noget videre omfang. Jeg mindes, at jeg i sin tid oplyste det høje ting om, at de sagkyndige havde delt sig i to grupper, hvoraf den ene ønskede, at stoptavler kun skulle opsættes på steder, hvor erfaringerne viser, at en fremhævelse af stoppligten i særlig grad er påkrævet, eller hvor færdselsforholdene gør stop ønskeligt, selvom der er fri oversigt. Den anden gruppe ønskede stoptavler opstillet ved alle udmundinger i hovedvej, hvor vejreglernes oversigtskrav ikke er opfyldt, hvilket ville medføre opstilling af ca. 4 000 stopskilte. Jeg forstår nu den højtærede ministers forslag således,

at han vil udvide antallet af stoptavler og opstille dem alle steder udenfor byerne, hvor dårlige oversigtsforhold stiller krav til trafikken om fuldt stop, og forslaget begrundes med den tankegang, at vurderingen af oversigtsforholdene ikke bør bero på den kørendes frie skøn, men bør henlægges til myndighederne. Hertil er at sige, at forslaget ordlyd følger den gældende lov, og at det må have stået justitsministeriet frit for i det forløbne år at have opsat stoptavler i det omfang, det nu foreslås, hvis man hele tiden havde ment, det var det rigtige. Begrundelsen for ønsket om opsætning af disse ekstra stoptavler forekommer mig iøvrigt ikke synderlig god, og den højtærede minister har da også forkastet denne begrundelse som afgørende for det ubetingede stops indførelse. Vel kan man sige, at myndighederne påtager sig afgørelsen af, om standsning bør ske, men det overlades i samme sekund til trafikantens skøn at afgøre, hvornår han kan køre frem. Nej, det interessante ved denne diskussion er — og man kan sige heldigvis — at ikke een ny tanke er spiret frem i argumentationen, siden problemerne blev sat til debat i efteråret 1952, og der skal nok vise sig at være tværpolitiske meninger i sagen også denne gang.

Det væsentlige i argumentationen er for mig, at sidevejstrafikantens ansvar markeres klart og tydeligt. Det er det, der er sporen til hans agtpågivenhed. Og når jeg viger tilbage for en ubetinget stopregel, skyldes det, at jeg ikke mener, den kan forventes overholdt — idet det er uheldigt at indføre en lov, som man på forhånd regner med bliver overtrådt — og at jeg mener, sidevejstrafikantens ansvar klart kan markeres, som det er sket i lovforslaget.

Trafikintensiteten på vore hovedveje er vidt forskellig, og lige så forskellig er vejenes tekniske beskaffenhed. En hel del af den til tider ørkesløse diskussion har nok sin oprindelse i denne kendsgerning.

Mit parti finder det rigtigt, at motorkøretøjer kun føres af personer, der har førerbevis, og vi er ligeledes enige i, at myndighederne må sikre sig, at førerens legemlige og åndelige kvalifikationer er således, at man kan betro den pågældende at føre motorkøretøj. Endvidere er vi enige i, at aspiranten bør aflægge en køreprøve, men

[Helga Pedersen.]

denne må være begrænset til almindelig kørefærdighed og kendskab til færdselslovens bestemmelser i hovedtrækkene. Vi kan ikke gå med til, at eleven skal bestå en nøje eksamination i motorens nærmere indretning. Vi vil derfor gerne i udvalget have nærmere bedsked på, hvilke krav der i dag stilles til aspiranten, og hvad man tænker sig i fremtiden. Endelig tvivler vi på, at det er nødvendigt at tage undervisning hos en godkendt kørelærer. De fleste vil nok gøre det, men noget krav bør næppe opstilles, og det glæder os i hvert fald, at den højtærede justitsminister ikke ønsker, at traktorførerbevis skal betinges af foregående undervisning hos en kørelærer. Jeg tror, det bør understreges, når lovforslaget er blevet vedtaget, at sådan er reglen.

Overfor forslaget om, at politiet skal bestemme, om fornyet køreprøve skal aflægges, når førerbeviset søges fornyet, må vi stille os noget skeptisk. Den gældende regel om, at man skal godtgøre, at man i den seneste tid jævnlig har kørt motorvogn, synes os tilstrækkelig.

I drøftelsen om den hensigtsmæssige lovbestemmelse om motorkøreres spiritusnydelse er vi af den opfattelse, at den frie bevisbedømmelsesregel, som lovforslaget går ind for, bør foretrækkes fremfor den skematiske promilleregulering, der omtales i betænkningen. Jeg tror, det ville være et alvorligt tilbageskridt, hvis vi gik over til den skematiske, grove tekniske regel, som promillereglen ville være. I øjeblikket afgøres en sådan sag i en domsmandsret, der tager alle oplysninger i betragtning. Hvis vi gik over til den anden regel, ville skønnet flyttes fra domstolen til retsmedicinsk institut, og det ville være betænkeligt i en sag af så vigtig beskaffenhed.

Som bekendt har der i årevis været krig mellem drosker og lillebiler, da droskerne, i København Taxa, har en særstilling. Tid efter anden er det kommet til pinlige oprind og lige så kedelige retssager mellem de stridende parter. Forslaget søger at løse striden ved at foreslå antalsbegrænsning for drosker og andre køretøjer til erhvervs-mæssig personbefordring, d. v. s. eventuelt både for drosker og lillebiler. Mit parti kan ikke medvirke til denne løsning. Det

forekommer os, at der her sker et uheldigt og unødvendigt indgreb i erhvervsfriheden, for så vidt vognmandskørslen angår, og vi frygter, at sådanne reglers vedtagelse ville kunne få konsekvenser for andre fag. Vejen fremad må være at frigøre erhvervslivet for monopoler, ikke at skabe nye.

Jeg ville gerne gøre et par bemærkninger om de motorsagkyndiges forhold. Nye bestemmelser herom er ikke medtaget i lovforslaget, fordi forberedelserne til en nyordning ikke er færdige. Jeg er enig i, at tiden er løbet fra den gældende ansættelsesordning for de motorsagkyndige. Ordningen er fra 1926, hvor den motorsagkyndige fik stillingen som et bierhverv, der ikke var beregnet til at skulle tage hans hele arbejdskraft. Den ordning, at aflønning sker af de oppebårne gebyrer, således at den motorsagkyndige bliver interesseret i, at disses antal øges, eller for at udtrykke det populært, interesseret i, at eleven dumper, har jævnlig skabt utilfredshed hos publikum. Fra vor side er vi parat til en fordomsfri drøftelse af disse problemer, så snart det er muligt.

Den højtærede minister har jo interesseret sig særligt for knallerterne. For vort vedkommende kan vi tiltræde, at aldersgrænsen, 16 år, fastholdes, og at registrering fortsat kan undværes, men vi stiller os stadig tvivlende overfor knallertens kørsel på cyklesti. At der ikke er indvundet nogen smertelige erfaringer på dette område, siger ikke så meget. Mange knallerter kører på kørebanen, og jeg tror, det er det principielt rigtige, ikke mindst, som jeg tidligere har fremhævet, fordi børnene færdes på cyklestien. Iøvrigt har den højtærede minister jo foreslået udmærkede beskyttelsesregler for børnene, både i grundreglen for al færdsel om, at man skal tage særlige hensyn til børnene, og i bestemmelsen om legegader, ligesom sikkerhedskravene i reglen om børns befordring på cykler er dikteret af samme hensyn. Hvorfor så ikke lade det hensyn være fremtrædende her?

Efter således at have nævnt den højtærede ministers yndlingsemne, knallerten, tør jeg måske også henlede opmærksomheden på mit kælebarn, traktoren, ikke mindst på dens anvendelse i landbruget.

[Helga Pedersen.]

Jeg er enig i, at man må tage alle nødvendige sikkerhedshensyn, men jeg er uenig, når ministeren vil lade dette føre til, at der i fremtiden kun må være een påhængsvogn eller kun eet påhængsredskab på traktoren. Ministeren burde her have fulgt færdselsudvalgets indstilling og lade de driftsøkonomiske hensyn i landbruget få en større betydning.

Til slut skal jeg blot nævne spørgsmålet om kontrollen med færdslen. Jeg har tidligere sagt, at vi er velvilligt indstillet overfor bestræbelserne for at forbedre og forøge færdselspatrulletjenesten, men vi anser det ikke for rimeligt, at færdselspolitiet fortsat skal køre i de største og dyreste luksusbiler; det vil vi gerne have lejlighed til at se nærmere på i udvalget.

Iøvrigt vil jeg tilsige mit partis støtte til en grundig og saglig behandling af lovforslaget i et udvalg og vor støtte til fremme af den overvejende del af lovforslagets bestemmelser.

**Stæhr Johansen:** Det lovforslag, der foreligger til behandling, er en sammenlægning af loven om motorkøretøjer af 1. juli 1927 og færdselsloven af 14. april 1932.

Fra vor side hilser vi med tilfredshed, at justitsministeren har fremsat lovforslaget i denne form, selvom jeg må understrege, at der om en række enkeltheder er forskellige synspunkter indenfor mit parti, hvad jeg iøvrigt går ud fra der er indenfor alle partier.

Lovforslaget medfører, at regler for al færdsel på gader og veje bliver sammenlagt i een lov, der omfatter alle trafikanters forpligtelser og rettigheder.

At en ny færdselslov er en nødvendighed, viser den ulykkelige stigning af færdselsulykkerne; hver avis, man åbner, fortæller sit tydelige sprog om trafikens blodige spor.

Lovforslaget indeholder som sagt mange enkeltheder, der muligvis nærmere skal diskuteres i det kommende udvalg. Den

højtærede justitsminister sagde til indledning, at han mente, det var det bedste tidspunkt, han havde valgt til at fremsætte det nye lovforslag. Jeg lægger ikke skjul på, at det måske havde været heldigt, om denne færdselslov kunne have været gennemført noget før, da den store stigning i trafikken forlængst har understreget, at den gældende færdselslov af 1932 længst har overlevet sig selv. Det gavner imidlertid ikke at beklage sig over dette forhold nu, da lovforslaget ligger på tingets bord, men det gælder om at få det bedst mulige ud af dette lovforslag.

Først og fremmest konstaterer jeg, at man har forsøgt at indarbejde så mange internationale regler i lovforslaget som overhovedet muligt. Den internationale trafikkonvention har her været en hjælp, og det initiativ, som kommissionen har taget ved at arrangere en særlig forhandling med eksperter fra de nordiske lande, er både godt og rigtigt. Da den internationale trafik er meget stor og i de kommende år vil blive endnu større, er ensartede regler til gavn både for de danske, der kører i udlandet, og for de udenlandske turister, der kommer hertil. Jeg finder her anledning til at efterlyse en standardisering af alle færdselsavtaler. Et stykke vej er man nået, men det ville være rigtigt, om alle færdselsregulerende foranstaltninger var ensartede over hele Europa.

I denne forbindelse vil jeg også gerne tillade mig at henlede justitsministerens opmærksomhed på ønskeligheden af ensartede trafiklys. I øjeblikket er der visse kryds, hvor lysreguleringen er anbragt i højden over de elektriske ledninger, i andre kryds er den gennem standere anbragt på gadehjørnerne. Denne uensartethed bevirker usikkerhed for trafikanterne, og man ser ofte selv trænedede trafikanter køre frem for rødt lys på grund af denne uensartethed. Det er min opfattelse, at nu, da lovforslaget klart understreger, at fodgængere ikke må gå ud for rødt lys, bør det være standere, anbragt på hvert hjørne af krydset, som

[Stær Johansen.]

letter mulighederne for, at gående uden vanskeligheder inddrages i den regulerede trafik.

Ligeledes konstaterer jeg med tilfredshed forslagene om en forbedret afmærkning af alle køretøjer, også for cykler, der færdes på offentlige veje; ikke mindst på vore hovedveje spiller det en rolle med en god afmærkning, da man ofte ser køretøjer parkeret ved vejkanterne. Afmærkningen bør være af en sådan kvalitet, at de uhyggelige ulykker, hvor en vogn for sent får øje på et parkeret køretøj og kører ind i det, kan undgås. Især store lastbiler skaber på denne måde problemer; hvis de en mørk aften må holde stille for at skifte hjul, er de en konstant fare for den øvrige trafik. Jeg er bekendt med, at man i Tyskland har en refleksanordning til sådanne køretøjer i form af et skilt, som man stiller 25—30 m bag det holdende køretøj, medens man foretager reparationen. Dette skilt, som kan ligge i køretøjet, medens man kører, forhindrer mange ulykker.

Reflekspedalerne, der påbydes cykler, er ligeledes et godt forslag, og jeg håber, at justitsministeren kan få held til at få dette gennemført inden 1. april 1956.

Den højtærede minister har ligeledes rejst spørgsmålet om at ændre synet af motor-køretøjer. Jeg er enig med ham i, at det nuværende syn, hvor vognen forevises de motorsagkyndige, når den er helt ny, er til ringe nytte. En typegodkendelse må her være mere end tilstrækkelig. Hvorvidt man skal indføre et eftersyn med 5 års mellemrum, bør diskuteres nærmere i udvalget. At noget taler for et sådant eftersyn, er der ingen tvivl om, men det er et spørgsmål, om det ikke vil koste en altfor stor administration, hvis det bliver gennemført, da eftersynet efter min opfattelse bør være meget indgående for at kunne give de fornødne garantier.

Spørgsmålet om promillereglerne er allerede omtalt af det ærede medlem frk. Helga Pedersen, men jeg vil gerne sige, at jeg er enig med justitsministeren i hans forslag, som betyder en ændring i forhold til kommissionens. Det er min bestemte opfattelse, at den nuværende ordning, hvor domstolene kan undersøge spørgsmålet og tage hensyn til de individuelle faktorer,

er afgjort bedre end de rigoristiske promilleregler, som færdselskommissionen havde opstillet.

Jeg vil ligeledes betragte det som en fordel, at der bliver forbud mod venstre-parkering, og jeg er enig med ministeren i, at det må være en regel, der gælder for alle veje, også de lidet befærdede. Man kan ikke overlade afgørelsen af dette spørgsmål til de kørende alene.

Derimod er jeg noget betænkelig ved, at man anbringer stopskilte ved udkørslen til andre veje end hovedvej. Jeg tror, det vil bringe et meget farligt usikkerhedsmoment ind i trafikken; men det er et spørgsmål, der kan forhandles om. Jeg mener, der må kunne findes en form for afmærkning, der ikke ligner hovedvejsskiltet, advarslen om hovedvej. Der må kunne findes en eller anden form for afmærkning, f. eks. i lighed med det tegn, som anbringes på veje, før man kommer til skoler, hvor der ofte kan være en stærk trafik af børn. Denne form for advarselsskilt mener jeg eventuelt kunne anvendes ved udkørsel til mere befærdede veje, der ikke er hovedveje.

Det er ligeledes min opfattelse, at man ikke på nogen måde må svække hovedvejsreglerne, hvis trafikken skal afvikles på den måde, vi alle ønsker det.

Hvad angår den nye bestemmelse i lovforlaget om lastbilernes bredde og højde, er jeg enig i den udvidelse, der er foreslået, hvorved bredden udvides fra 2,30 m til 2,50 m, og akseltrykket hæves fra 6 til 8 t. Det er iøvrigt mit indtryk, at der allerede nu er givet dispensationer i så rigt mål, at man forlængst har forladt den gældende bestemmelse. Det forekommer mig dog at være et spørgsmål, om man i en lov som denne, der forhåbentlig bliver formet på en sådan måde, at den kan virke tilfredsstillende i adskillige år, bør fastlægge akseltrykket så bestemt, som man gør. Det er en kendt sag, at man i Tyskland, og jeg mener forøvrigt også i Holland, allerede er gået over til vogne med helt op til 10 t akseltryk, og der er næppe tvivl om — når man i to lande, hvor man har en meget stor lastbilpark, har udbygget den på denne måde — at der kan opstå et konkurrenceproblem for vore vognmænd, som på internationale veje konkurrerer med både tyskere og hollændere. Det er ikke, fordi jeg ikke

[Støhr Johansen.]

anser de 8 t for tilstrækkeligt i dag, men det er jo et spørgsmål, om det er tilstrækkeligt i morgen. Jeg mener i hvert fald, at der bør være en dispensationsbestemmelse. Det kan være, jeg har overset en sådan bestemmelse i lovforslaget; jeg har ikke selv kunnet finde den. Jeg mener, en sådan dispensationsbestemmelse bør administreres af justitsministeriet for ikke at skabe så mange vanskeligheder, som den nuværende dispensationsordning gør.

Et andet område, hvor jeg er en lille smule betænkelig, er den kategoriske fastlæggelse af ejerens ansvar i enhver situation, også i spørgsmålet om læsning af lastvogne. Det er min opfattelse, at man her i dette lovforslag indtager et andet standpunkt, end man gør på andre trafikale områder, idet det, såvidt mig bekendt, er kaptajnen på et hvilket som helst fartøj, der afgør, hvor stor lasten må være, og føreren af et luftfartøj, der har det fulde ansvar for lastens størrelse. Men naturligvis, det er et spørgsmål, som vi kan drøfte nærmere i udvalget, hvor man eventuelt kan få oplysninger om reglerne i andre lande.

Vedrørende strafansvaret er jeg enig i, at der bliver en mulighed for i grove tilfælde såvel at forhøje bøden som i givet fald at idømme fængselsstraf. Ligeledes mener jeg, at ved grov, hasarderet kørsel må der være mulighed for at inddrage kørekortet for kortere eller længere tid, selvom jeg naturligvis må understrege, at det må være meget grove tilfælde.

Det område af lovforslaget, som sikkert vil blive diskuteret mest mand og mand imellem, er bestemmelsen om den frie hastighed. Det glæder mig at kunne konstatere, at justitsministeren har fastholdt den i sit lovforslag. For det første ville noget andet være et tilbageskridt i forhold til den lov, vi vedtog for et års tid siden, men det ville også være et tilbageskridt i forhold til den europæiske lovgivning på dette område. For det andet understreger, som det ærede medlem hr. Victor Gram også gav udtryk for, de tal, som ministeren opgav i sin fremsættelsestale, at ulykkernes antal ikke er vokset i anledning af ophævelsen af hastighedsgrænsen. Der er for mig ingen grund til at gentage de argumenter, som fra tidligere forhandlinger har været

fremført om dette spørgsmål; jeg vil kun anbefale, at man fastholder den frie hastighed med det ansvar, som den frie hastighed pålægger føreren af ethvert motorkøretøj.

Derimod er jeg ikke helt tilfreds med, at justitsministeren, der er personlig tilhænger af fuldt stop ud til hovedvej, ikke har gennemført dette synspunkt i sit lovforslag. Med den ringe færdselskultur, vi har i Danmark, er det efter min opfattelse en nødvendighed, at man har det fulde stop. Jeg synes, at de erfaringer, vi har høstet, siden man gennemførte den frie hastighed, taler herfor, og det ville glæde mig, hvis justitsministerens personlige standpunkt kunne finde genklang ved denne lovs behandling. Jeg vil sige til ham: frisk mod, Antonius, du haver jo intet ondt bedrevet!

Hvad angår spørgsmålet om hovedvejenes gennemførelse i byer, mener jeg, at man må finde sig i, at hovedvejene føres igennem, hvis trafikken skal kunne afvikles. Det er også tilfældet i udlandets byer. Men jeg erkender, at her kan disse skilte om fuldt stop særlig i de større byer være en hindring for trafikken. Jeg mener imidlertid, at man på dette område på en helt anden måde end i øjeblikket bør indføre lyssignaler. Det gør man i udlandet, særlig i England, der som bekendt er det land, der er mønstret på færdselskultur. Der anvender man lysregulering dag og nat, og man træffer lyssignaler ved farlige kryds selv i landsbygader. Det er mit indtryk, at man herhjemme har være altfor lidt tilbøjelig til at bruge lyssignaler, ikke mindst hvor hovedvejen føres igennem en by.

Justitsministeren har iøvrigt i sit forslag fastholdt de lempelser, der blev givet for knallertkørsel sidste år. Jeg er ikke uenig med ham, ikke mindst efter at man har gennemført forsikringstvang, og når justitsministeren nu drager knallertkørerne ind under de paragraffer, der gælder for andre førere af motorkøretøjer, som bliver grebet i spirituspåvirket tilstand, tror jeg, at man nu har fundet frem til en tilfredsstillende ordning af knallertproblemet her i landet.

Derimod mener jeg, at § 73 er helt unødvendig. Det er den, der drejer sig om fastsættelse af antallet af hyrevogne og lillebiler. Jeg mener, det er et indgreb i erhvervsfriheden. Det er en socialiseringsparagraf, som det ikke er nødvendigt at indføre i en



[Stæhr Johansen.]

færdselslov, hvor den i virkeligheden intet har at gøre, og jeg mener i det hele taget, at det vil være uheldigt, hvis man får for stramme regler på dette område. Man kan naturligvis opstille regler om, at enhver, der kører med en vogn som hyrevogn, skal have vognen udstyret på forsvarlig måde. Man kan for min skyld gøre disse regler så stramme, man vil, men at indføre en begrænsning er efter min opfattelse en uheldig udvikling og strider imod den opfattelse, jeg har af, hvorledes erhvervsfriheden bør administreres.

Endvidere vil jeg gerne have lov til at sige, at jeg håber også, at denne lov, når den bliver gennemført, vil medføre, at vi får flere hovedveje, end vi har i øjeblikket. Efter min opfattelse har man holdt tilbage med udvidelse af hovedvejssystemet til skade for trafikens afvikling, og jeg håber også, at når disse regler bliver fastlagt på den måde, det er foreslået, vil færdselspolitiet gribe ind overfor alle trafikanter, ikke alene motorkøretøjer, men alle trafikanter. Jeg vil tro, at det vil være en hjælp for færdselssikkerheden, hvis det bliver tilfældet.

Endvidere vil jeg gerne medvirke til, hvis det kan lykkes, at udvide færdselsundervisningen i skolerne. Det er min opfattelse, at manglen på færdselskultur skyldes mangel på oplysning, og jeg mener, at alle må være interesserede i, at børnene så tidligt som muligt bliver draget ind i disse problemer og lærer at beskytte sig mod færdslen. Det er den eneste måde, hvorpå man virkelig kan opnå en god færdselskultur.

Jeg vil også mene, at voksne, jeg vil sige næsten endnu mere end børnene, har brug for en instruktion i færdselskultur. Vi har her i landet en institution — jeg ved ikke, om det er en god institution, men vi har „Husmoderens tre minutter“ om morgenen; sommetider kan den virke lidt søgt og lidt anstrengt, og jeg vil mene, at det ville være meget mere vigtigt, det ville være livsvigtigt, om man havde tre minutters instruktion i færdselskultur gennem radioen hver dag på et af de tidspunkter, hvor mange hører radioen. Det ville medvirke til at fremme færdselskulturen, og selvom jeg sætter stor pris på husmødrenes arbejde

her i landet, vil jeg tro, at dette ville det være meget vigtigere for radioen at tage op end „Husmoderens tre minutter“ om morgenen. Men måske kan begge dele klares.

Endvidere vil jeg gerne henlede opmærksomheden på den form, hvorunder man underviser i dag til opnåelse af kørekort. Vi har jo nu fået lavet nogle regler for kørelærere; jeg mener, det var en god foranstaltning, men jeg vil dog tro, at den undervisning, der foregår i dag, ikke svarer til de krav, man må stille til dem, der får certifikat til at føre motorkøretøj. Forholdet er det, at man kun kører i byerne, og i byerne er trafikken så anspændt, at farten ikke er særlig høj; der stilles ikke store krav til eleven; blot han følger de vogne, der kører foran ham, blot han nogenlunde holder sig i den side af vejen, han skal, og overholder færdselsreguleringen, kan der ikke siges noget mod hans kørsel. Men det giver ingen erfaring i de vanskelige situationer, der kan opstå for enhver motorkørende. Og hvor er det, de fleste ulykker indtræffer? De fleste ulykker indtræffer ved overhaling på landevejene, hvor faren er større, hvor overraskelsesmomentet med udkørsel fra de forskellige veje er større, og selvom jeg erkender, at det vil fordyre undervisningen en lille smule, fordi der bruges noget mere benzin, er det mit bestemte indtryk, at det vil gavne færdselssikkerheden i allerhøjeste grad, hvis det var muligt at få skolekørslen ført ud på landevejen, hvor de virkelige problemer opstår. Jeg skal heller ikke lægge skjul på, at det ikke mindst i de store byer vil lette trafikken, idet skolevogne altid skal dreje omkring de hjørner, hvor de generer mest og standser den øvrige trafik. Men som sagt, det væsentligste er dette, at skolevognene må ud på de steder, hvor risikomomentet er, således at eleven lærer at foretage de rigtige dispositioner og på den måde kan gavne færdselssikkerheden.

Endvidere vil jeg gerne sige, at på landevejene må man være agtpågivende, og jeg mener, at man må sigte på, at på hovedvejene bliver der praktisk talt forbud mod parkering. Det er uhyggelige overraskelser, der kan opstå, når der parkeres på en hovedvej.

Jeg ved ikke, om det kan lykkes — og

[Stæhr Johansen.]

om justitsministeren er stærk nok til at gennemføre det — i denne færdselslov at få indført en regel om, at skinner i gader og veje skal være forbudt. Man har vist lov at sige, at det problem, der opstår ved, at man har skinner liggende i veje og gader, ikke mindst sporvognsskinner, måske er det værste færdselsproblem, vi allesammen har at kæmpe med. Om det vil være muligt at få det løst i denne lov, må man vist stille sig tvivlende overfor; men man kunne ønske, at det var muligt.

Færdselslovgivningen er en yderst vigtig lovgivning, og jeg håber, det må lykkes ved denne lov at få forbedret den nugældende lovgivning således, at de bestemmelser, den nye lov kommer til at indeholde, kan medvirke til, at ulykkestallet sættes ned. Man må håbe, at dette lovforslag, hvis det gennemføres, kan medvirke til at nedsætte det faremoment, som alle trafikanter bliver udsat for, hvis den enkelte ikke overholder reglerne, eller hvis reglerne ikke er gode nok. Men der er en ting, jeg gerne vil understrege: den nye færdselslov kan laves så godt, som det overhovedet er muligt, så fuldent, som det er muligt, men hvis det ikke lykkes at få gennemført en forbedret færdselskultur i befolkningen, vil det ikke være muligt at nå det, som det må være formålet med denne lov at indpode befolkningen, det allervigtigste, nemlig en forøget hensyntagen til hinanden, således at trafikofrenes tal bliver væsentligt formindsket.

A. C. Normann: Når vi står overfor at skulle skabe en ny færdselslov, er der to hovedkrav, vi må bestræbe os for at søge opfyldt: dels at færdslen kan afvikles således, at befolkningen får bedst mulig udnyttelse, udbytte og glæde af befordringsmidlerne, dels og navnlig at færdslen kan gennemføres på en måde, så den bliver til mindst mulig fare eller gene for både det øvrige samfund og trafikanterne selv.

Den stigning, der har fundet sted i de meget store ulykkestal, understreger stadig stærkere nødvendigheden af, at folketinget nu ofrer sin opmærksomhed på sikkerhedshensynet i betydeligt større udstrækning, end det tidligere har været tilfældet. Ganske vist fremgik det af den højtærede justitsministers fremsættelsestale, at antallet af

alvorlige ulykker ikke er steget som følge af hastighedsgrænsens bortfald, sådan som vel en del mennesker havde ventet det ville ske, og at den heller ikke er steget i forhold til antallet af motorkøretøjer, mens den tanke måske i og for sig nok havde været naturlig — jeg skal erkende, at jeg for min del har haft den — at antallet af ulykker ville stige med trafiktætheden, indtil denne havde nået en bestemt højde, altså at man kunne tale om en vis progressivitet i antallet af ulykker. Men uanset alle sådanne beregninger er det totale antal af alvorlige ulykker her i landet forfærdende stort, og det er naturligt, at befolkningen føler sig opskræmt af tallet.

Såvidt jeg ved, taler den internationale ulykkesstatistik om procentvis betydeligt flere ulykker i Danmark end i adskillige lande med en større trafiktæthed, hvilket er noget af en skam for os her i landet, og det værste er, at jeg ikke tror, vi kan klare os med, når årsagen til disse ulykker skal findes frem, at henvise til færdselsloven og til det offentliges færdselsreguleringer og -bestemmelser. Færdselsloven har ganske vist utvivlsomt været bagefter færdselens og færdselsmidlernes udvikling, og dens mangler må vi nu sætte alt ind på at få rettet. Men desværre må vi vist samtidig erkende, at vor færdselskultur og vor følelse af ansvarlighed overfor andre færdende står meget tilbage i sammenligning med en række andre landes, som vi gerne ville sammenlignes med — i den henseende er jeg ganske enig med det ærede medlem hr. Stæhr Johansen. Dels er vi ikke gensidigt hjælpsomme nok i trafikken herhjemme, og dels hænger det måske sammen med den egenskab i folkekarakteren, at vi er individualister, der ønsker at lade vort eget frie skøn, som kan være så nyttigt og smukt på andre områder, være altfor afgørende, sådan at mange mindre ansvarlige trafikanter ikke kan svare til de krav, som må stilles til ansvarsfølelsen og karakteregenskaberne.

Jeg har villet nævne denne de menneskelige egenskabers begrænsning for at få lejlighed til at pege på, at der bør sættes en helt anderledes kraft bagved den proces, der tager sigte på ved færdselspropaganda at højne den almindelige dannelse på dette område. Jeg ville næsten ønske, at vi kunne sende alle motorførere til England en

[A. C. Normann.]

måneds tid og lade dem medtage deres køretøj. De ville forbløffes over, hvor stor forskellen er mellem den engelske og den danske færdselskultur, og over, hvad der faktisk kan udrettes, når også færdselens uskrevne æreskodeks hævdes af de færdende selv. Og hvilken indsats ydes der ikke hos os for at redde et barn på et hospital i forhold til den interesse og den indsats, der vises færdslen som kilde til masse-drab og masseinvalidering.

Den populære tendens til national selvros for øvet indsats kan vel være forståelig på visse områder. Det er bogstavelig talt nødvendigt af hensyn til menneskers liv og førlighed, at vi her i Danmark nu erkender, at her er et område, færdselsområdet, hvor en sådan ros ikke vil være berettiget, og jeg anerkender i høj grad den indsats, som justitsministeriets udvalg for større færdselssikkerhed har øvet, og ligeledes den indsats, som motororganisationerne har øvet i så henseende. Det er ikke bare de færdende, der har ansvaret og har et stort ansvar i kraft af det forhold, jeg her har peget på; det offentlige har også sit ansvar for misèren, dels fordi der hidtil kun har været sat svage kræfter ind på en overholdelse af loven og bestemmelserne på dette område, og dels fordi det er gået ud over færdselsmoralen, at vi altfor længe har opretholdt bestemmelser, som var så forældede, at selv de mest lovlydige borgere ignorerede dem. En hastighedsgrænse på 60 km har haft adskillige ødelæggende virkninger.

Den hævdedes i mange år oftest hverken af politi eller borgere og vænnede derfor folk til, at love er ikke altid noget, man behøver at holde. Det har måske haft en psykologisk betydning langt ind over helt andre lovområder. Den skabte hos nogle motorkørere begreber om, at 60 km af myndighederne regnedes for en forsvarlig hastighed, hvad den langt fra altid er. Men politiet kan bekræfte, at den har fået utallige motorførere til efter uheld at undskylde sig med, at de kørte jo ikke hurtigere, end de måtte. Den bidrog altså til det farligste af alt, at fjerne den enkeltes personlige ansvarsfølelse.

På ganske samme måde har en helt urimelig form for skiltning mange steder

medført en stor ligegyldighed overfor politiets og vejvæsenets anordninger. Når der står 10 km foran et vejkryds, sætter bilerne formentlig hastigheden ned til 20, eller skal vi sige 25 km, hvorved de kan stoppe i ro og mag for en eventuel tværgående færdsel, skiltet respekteres af ingen og ødelægger derved respekten for givne forskrifter. Derfor er det så vigtigt, at både love, bestemmelser og skiltninger er i overensstemmelse med den sunde fornuft. Folk vil nu engang helst finde de bestemmelser, de skal rette sig efter, rimelige, og i den henseende tror jeg der er mange fremskridt at notere i det nye forslag.

På et tredje område har det offentlige også et ansvar for forringelsen af sin egen autoritet. Jeg tænker på den forbistring af retsbegreberne, der finder sted derved, at når sammenstød forekommer, straffes ikke alene den, som har hovedskylden, men den anden får også en bøde, såfremt der overhovedet kan findes en lille fejl ved hans vogn eller hans færden, eventuelt en fejl, der overhovedet ikke har relevans til selve ulykken. Det er motorfolkene opfattelse, at således er vor domstolspraksis, og at denne retlige sædvane får den moralske følge, at han, der havde hovedskylden, senere hen i tilværelsen som regel går rundt og undskylder sig med, at en del af fejlen lå på den anden side, for modparten fik også en bøde; mere og mere svinder bort i hans og hans omgivers bevidsthed forestillingen om, at han i virkeligheden havde hovedskylden for denne forseelse. Jeg tror kort sagt, det ville være ønskeligt, og at det ville hjælpe færdselsmoralen, hvis hvidt og sort ikke altid blandes sammen til gråt.

Jeg har tidligere været tilhænger af vigepligt i stedet for forkørselsret, men jeg er faktisk kommet i tvivl, om man ikke netop som en hæder til ordentlige folk skulle genindføre forkørselsretten. De vil næppe af den grund påkøre flere af de syndere, der glemmer deres vigepligt.

Jeg har herefter et par bemærkninger til forslagets hovedlinier. Jeg ville gerne være med til en begrænsning af gennemsnitshastigheden, hvis jeg troede på, at den på dette mere og mere ukontrollable og også mere og mere internationalt prægede område lod sig gennemføre ved en lovparagraf. Den gamle 60 km grænse var jo et bevis

[A. C. Normann.]

for, at det ikke lod sig gøre, og en 80 km grænse nu vil snarere hale den faktiske gennemsnitshastighed lidt opad i stedet for nedad. Men lokalt kan en vis kontrol gennemføres, og mit parti vil gerne være med til, at en lokal hastighedsbegrænsning i højere grad end hidtil gennemføres ved skiltning på farlige og tæt bebyggede steder, især på veje, der ikke er udlagt som hovedveje — og her kan jeg iøvrigt for min part give tilslutning til den tanke, som det ærede medlem hr. Stæhr Johansen fremsatte, at man måske skulle udvide hovedvejsnettet en del. Jeg vil gerne som eksempel på den lokale begrænsning af hastigheden nævne strækningen fra Klampenborg til Rungsted, hvis utallige private veje, stier og udkørsler bardus udmunder uden fjerneste udsynsmuligheder i den svingende og bakkede strandvej. De, der ikke synes om denne ordening og gerne vil køre hurtigt til Helsingør, må så vælge hovedvejen længere inde i landet.

Og så bør vistnok det syn fæstnes i befolkningen, at hovedvejene er, akkurat ligesom jernbanen, farlige striber i landskabet, der ikke må passeres uden den største agtpågivenhed. Endnu leger børn på livsfarlige veje, der passeres af hundreder af køretøjer i timen, medens forældrene aldrig ville lade dem lege på en jernbane, selv hvor tog kun passerer med timers mellemrum.

Der er jo det særlige ved ulykker, som rammer børn, at disse, altså børnene, er uansvarlige, medens fejlen kan ligge både hos forældre og hos trafikanter, hos forældrene i kraft af deres ringeagt overfor den opgave, de har med hensyn til at beskytte deres børn, i kraft af manglende forståelse af den fare, der er ved at sende deres børn ned på gaden, og hos trafikanterne ved den altfor store letsindighed, hvor børn træffes på veje og gader. Derfor kan det slås fast, at det er altid vor — de voksne — skyld på den ene eller på den anden måde, når et barn dræbes eller lemlæstes, og her tror jeg, at loven måske er for skånsom overfor de forældre, der lader deres børn lege på befærdede trafikårer. Jeg tror derimod, at den tanke, den højtærede justitsminister nu har ført frem i lovforslaget om specielle legegader, er et udmærket fremskridt.

Principielt deler jeg ministerens betænkkelighed ved fuldt stop ved indkørsel på mere befærdet vej. Årsagen er den psykologiske, at fuldt stop på steder, hvor der er god udsigt til begge sider, f. eks. i Jyllands flade og tyndt befærdede egne, ikke kan ses i den enkelte situation og af den enkelte færdselist at være nødvendig, derfor ofte vil blive ignoreret som en absurditet og derigennem bidrage til at forringe den almindelige lovrespekt. Men det radikale venstre ønsker fuldt stop overalt, hvor der mangler udsyn; der skal blot være stopskilte alle sådanne steder, så at ingen uklarhed bagefter kan bruges som undskyldning.

Hvad angår det store og meget omdiskuterede problem: spiritusbilister og spiritustrafikanter, tror jeg, det er et folkekrav, at disse ikke længere tåles i trafikken. De farligste, i alt fald for sig selv farligste, er måske spritcyklisterne. Jeg tror dog, det er rigtigst, at forslaget ikke bygger på blodpromillen som absolut domsbasis, for der er tilsyneladende stor forskel på promillens individuelle virkning og en betydelig usikkerhed i målingen af den. Derfor er det sikkert rigtigt at lade den indgå blot som et led i bevismaterialet, indtil disse spørgsmål er noget mere afklarede.

Jeg for min del kunne ønske bestemmelserne på det område hævdet meget strengt, men jeg har lyst at føje til, at navnene på de motorførere eller andre trafikanter, som indstævnes for færdsel i spirituspåvirket tilstand, ikke, som det nu ofte hænder, bør komme offentligt frem, før de pågældende har fået deres dom. Her bør pressen vise tilbageholdenhed. Har pressen ved manglende resignation plettet et uskyldigt menneske, kan den ikke senere tvætte ham ren igen ved en meddelelse om, at han er blevet frifundet ved domstolene.

Endelig har jeg med hensyn til forsikringsproblemerne lyst til at bringe den principielle opfattelse frem til debat ved denne lejlighed, at man af moralske grunde — kan jeg godt sige — skal gøre en vis selvrisko obligatorisk både ved ansvars- og kaskoforsikring. Det er principielt forkert, at man kan tegne en forsikring, der sætter forsikringstageren i stand til at molestere køretøjer eller faste genstande i færdselsnettet ganske gratis for ham selv, og det vil give større ansvarlighed i færdslen, at en-

[A. C. Normann.]

hver ved, at han ikke uden tab kan forårsage kollisioner. Derfor bør der være en selvrisiko, selvom det blot er for et mindre beløb, i enhver forsikring.

Det er endvidere min opfattelse, at en større grad af personlig ansvarlighed er et middel til formindskelse af ulykkernes antal. Det selvstændige skøn, loven henlægger til den enkelte trafikant, over hastighed, delvis over spiritusforbrug, over risikomomenter i færdslen, over vognens tilstand o. s. v., er tiltalende, men det nødvendiggør større straf, hvis han ved misbrug af sit skøn forårsager ulykker. Stor frihed i bedømmelsen, men så meget større personligt ansvar, hvis misbrug forekommer, det er mit partis principielle indstilling overfor lovens almindelige karakter.

Jeg tror altså, at den bedste vej til at begrænse ulykkerne er en større vægt lagt på den enkeltes ansvar. Havde vi, da den frie hastighed indførtes, gennemført en sådan ansvarlighedslovgivning, da er det min tro, at de alvorlige ulykker var blevet sjældnere end før.

Hvad angår erhvervelse af kørekort, ser jeg ikke, det er nogen statsopgave at opstille krav med hensyn til, hvorledes de enkelte har lært at køre, men mener, vi kan nøjes med at kræve, at han overfor statens repræsentant dokumenterer, at han er i stand til at køre tilstrækkelig sikkert — og så kan man for min skyld godt slække lidt på elevernes kendskab til den del af teorien, der ikke vedrører sikkerheden. — Jeg skal iøvrigt lade enkelthederne ligge ved denne første behandling.

Jeg vil slutte med at sige, at det radikale venstre naturligvis har forbehold at tage overfor en hel del enkeltheder i lovforslaget, men at vort parti anser lovforslaget som helhed for et betydeligt fremskridt i forhold til de to nugældende love. Vi kan altså tiltræde lovforslagets hovedprincipper og de fleste af dets detaljer, og vi glæder os til at yde vort bidrag til, at den nye færdselslov kan skabe tryggere og bedre forhold for befolkningen i Danmark.

**Lynnep Nielsen:** Den lov, vi her behandler, har jo større almen interesse end de fleste andre love. Det er også naturligt, da den har så direkte bud til hele befolkningen;

alle må jo være underkastet færdselslovgivningen og forordningerne, der sikrer trafikken på vore veje og i gaderne i vore byer, på en sådan måde, at det tilbørlige hensyn tages til alle former for trafikanter, motor kørende, cyklister og gående. En lovgivning, hvori der ikke er foretaget væsentlige ændringer gennem de sidste 20 år, må naturnødvendigt afpasses efter de betydelige ændringer, hele vor trafik er undergået gennem disse mange år. Bilparken, der er blevet vældigt udvidet, tager i de senere år langt større plads i trafikken på vore landeveje og i vore byer end for kun ganske få år tilbage, og dette gælder såvel persontrafikken som tonnagetransporten. Dette sidste afspejler sig vel egentlig bedst i de regnskaber, som vore privatbaner fremlægger for offentligheden, hvoraf man ser, at banernes betydning er blevet overordentlig meget forringet gennem årene.

Det siger sig selv, at denne udvikling, der må forventes at ville fortsætte i stigende tempo, stiller meget store krav til vore landevejes forfatning, forudsætter, at de er i en sømmelig stand og har den nødvendige bredde, således at de svarer til den nuværende belastning af trafikken, og skal ulykkernes antal formindskes, hvad jo alle stræber efter, tror jeg uden overdrivelse at kunne sige, at der er mange, mange mangler i hele vort vejnet, der må afhjælpes. Jeg er naturligvis enig i, at en god færdselslov er forudsætningen for, at man kan reducere trafikulykkernes antal, men udretning af vejes uheldige sving og forbedret linieføring af vejene og bygning af tunneler trænger sig på mange steder, og der er vist ingen tvivl om, at skal ulykkernes antal mindskes, må vejenes forbedring påkalde endnu større opmærksomhed end hidtil. Jeg tror ikke, det er helt ved siden af, når det på et amts sognerådsforeningsmøde for kort tid siden blev fremført, at enten måtte vore veje gøres bredere, eller også måtte der bygges flere hospitaler. Jeg tror, at denne betragtning er rigtig. Om vi så helt vil kunne undgå at bygge nye hospitaler, er en anden sag, det er sikkert såre tvivlsomt.

En drøftelse af lovforslagets enkelte paragraffer hører jo ikke hjemme ved første behandling, det bliver der lejlighed til ved anden behandling, og jeg skal derfor holde

[Lynnerup Nielsen.]

mig til en mere principiel gennemgang af lovforslaget.

Bilernes antal er steget meget stærkt i de seneste år. Der er således et betydeligt antal personer, der nyder det privilegium at eje et motorkøretøj, enten det nu er en motorcykle eller en bil, og der må derfor i den nye færdselslov stilles krav til alle trafikanter, såvel gående som cyklister, om rimelig hensyntagen. Det privilegium at eje en bil må forlenes med et ansvar i vort brogede trafikliv. Et sådant ansvar kan naturligvis ikke forflygtiges, det må fastholdes, og det må lægges enhver, der opnår førerbevis, på sinde, at retten til at føre vogn forpligter, endda meget, meget stærkt.

Det er de gående og cyklisterne, der er den svage part i vore dages trafikliv. Det er dem, der oftest bliver ofre i trafikken, det er dem, der må bære smerten ved de fleste trafikulykker, det er dem, der ved sammenstød, når en ulykke indtræffer, faktisk må sætte kød og blod ind mod mekanikken. Derfor kan jeg kun hilse med tilfredshed, at lovforslaget skærper bestemmelserne med hensyn til fodgængerovergange. Det er efter min opfattelse meget påkrævet. Det må da også være rimeligt, at de markerede fodgængerovergange alle steder respekteres af den kørende trafik, og at der gives den gående trafik mulighed for at passere selv et meget trafikeret sted. Netop her har det hidtil stået meget sløjt til med at vise hensyn. Ved mange af vore overgange, hvor der ikke ligefrem er gadekrydsanordninger, der regulerer trafikken, er det i myndighederne praktisk taget umuligt for den gående trafik at komme over gaden. Jeg skal blot eksempelvis henvise til et nærliggende sted, lige udenfor denne bygning. Alle her har sikkert erfaret, at det langt fra altid er lige let at passere over det smalle stykke til og fra en sporvogn, og det er kun en af de mange, mange overgange, hvor fodgængerne fortrænges af den motoriserede trafik. Jeg forstår da

også lovforslaget derhen, at disse overgange skal respekteres i højere grad end hidtil. Det afgørende må være, at der vises det nødvendige hensyn af alle trafikanter, gående som kørende, og der må i loven nedfældes rettigheder og pligter, således at faren for ulykker mindskes og lidelser og tab for de ramte og samfundet som helhed bringes ned til det lavest mulige.

Det er i virkeligheden meget bedrøvelige tal, vi kan læse i dagspressen. Jeg tror, det var i går, den københavnske borgmester hr. Julius Hansen gav oplysning om den store belægning på de københavnske hospitaler, som udelukkende er forårsaget af trafikulykker. Disse tal er et manende ord til os alle.

Med hensyn til hastigheden opretholdes de regler, der blev indført ved loven af 31. marts 1953. Den højtærede minister finder ikke anledning til at foreslå begrænsning af hastigheden, og han begrundet det udfra talmaterialet over de ulykker, som har fundet sted, efter at den såkaldte frie hastighed — jeg ved ganske vist, at den ikke er helt fri, men i daglig tale kalder vi det jo den frie hastighed — blev gennemført, og som ikke synes at være så særlig urovækkende set i forhold til de ulykker, der har fundet sted i tidligere år. Den højtærede minister siger, at ganske vist er ulykkestallene steget, og det er særlig motorcyklerne, der sætter tallene op, men her må man også regne med, at de kørendes antal er steget tilsvarende.

Jeg kan naturligvis ikke bestride den højtærede ministers talmateriale, og det har heller ingenlunde været min agt. Alligevel slutter jeg mig til dem, der tænker, om det alligevel ikke vil være rimeligst at begrænse hastigheden. Jeg har den opfattelse, at vore veje langt fra er udbygget til denne hurtige trafik, og dertil kommer, at mange bysamfund er beliggende langs vore hovedveje, som i sig selv frembyder farer, og den vil efter min opfattelse forøges betydeligt ved den frie hastighed. Protesterende røster har såvist også lydt mod den frie hastighed

## [Lynnerup Nielsen.]

fra beboere i bysamfund, der ligger på de mest udsatte steder ved en eller anden af vore hovedveje. Det er også forståeligt, at forældre, når en eller flere ulykker er sket i det område, hvor de har deres bopæl, er ængstelige for at skulle sende deres skole-søgende børn over en af vore stærkt trafikerede hovedveje.

Kan tallene for ulykkerne ikke begrunde en begrænsning af hastigheden, og det synes jo ikke at være tilfældet, så håber jeg dog alligevel, at udvalget vil drøfte en eventuel begrænsning af den frie hastighed.

Bestemmelsen om, at køretøjer ikke må føres af nogen, der på grund af sygdom, svækkelse, overanstrengelse, mangel på søvn o. s. v. befinder sig i en sådan tilstand, at han er ude af stand til at føre et køretøj af den pågældende art på betryggende måde, kan kun hilses med tilfredshed.

Har førerens arbejdsgiver eller en anden foresat et medansvar for, at han har ført et køretøj i en sådan svækket tilstand, skal også han kunne drages til ansvar. Det er klart, at risikoen forøges i vore dages trafik, såfremt en chauffør ikke har fået tilstrækkelig hvile og søvn. Jeg ville egentlig mene, at en 8 timers arbejdsdag med intensiv kørsel i den trafik, der er i vore byer, er mere end tilstrækkelig, og jeg tror, det vil straffe sig, at der lægges yderligere arbejde ovenpå. Er en chauffør i en sådan tilstand, kan kørsel udover den normale arbejdstid med den nuværende trafik betyde fare både for hans eget og for andres liv og velfærd. Mon ikke adskillige ulykker kan tilskrives trætte chauffører, også uden at dette giver sig tilkende i de rapporter, der optages ved alle alvorlige ulykker?

Det princip, at ansvaret, såfremt der indtræder en ulykke, når en chauffør kører udover, hvad man vil kalde normal arbejdstid, nu også kan komme til at påhvile arbejdsgiveren, er efter min mening rimeligt og retfærdigt, så meget mere som en vægring fra chaufførens side ved at påtage sig overarbejde, selvom der er tale om et urimeligt overarbejde, som forholdene nu en gang er på arbejdsmarkedet, meget vel kan medføre, at chaufføren simpelthen afskediges. Det forekommer mig, at der her åbner sig en mulighed for, at en chauffør ikke behøver at bøje sig for uri-

melige krav med hensyn til at påtage sig overarbejde, men tilbage står så at besvare spørgsmålet: Hvor ligger grænsen?

Den mulighed, der her gives justitsministeren for, efter forhandling med socialministeren, at skride ind og fastsætte en begrænsning af arbejdstiden, finder jeg helt i sin orden, thi skal ulykkerne begrænses, så må man også have opmærksomheden henvendt på denne vigtige side af sagen. Hvis det princip, som her er nedfældet i loven, bliver fulgt op med opmærksomhed af de pågældende ministre, så vil et nyt og betydningsfuldt led i bekæmpelsen af trafikulykkerne også kunne spores.

Bestemmelsen om de ny refleksanordninger, som fremtidig skal være påmonteret cykler — jeg tænker her særlig på pedalerne — er sikkert en både god og fornuftig foranstaltning. Det gælder denne som mange andre af den nye færdselslovs paragraffer, at det ny, der foreslås, allerede så småt er begyndt at bryde igennem. Pedaler med disse refleksanordninger forekommer allerede nu, selvom de langt fra kan siges at være almindelige.

Jeg er enig med ministeren om, at gennemførelsen af dette påbud for cyklisterne ikke skal falde sammen med lovens ikrafttræden, men udskydes nogen tid. Man må regne med, at de cyklendes antal er meget stort, og det må vel også skønnes, at det er hos disse trafikanter, pengene er mindst. Det kan måske være et spørgsmål, om det rent teknisk er muligt at fremstille det nødvendige antal indenfor den fastsatte frist. At også de nye refleksanordninger på cyklerne vil tjene sikkerheden på vore veje efter mørkets frembrud, er udenfor enhver tvivl.

Alt i alt kan det siges — for at bruge ministerens egne ord — at lovforslaget ikke er revolutionerende i forhold til det, vi kender og har været vant til, men flere af de nye bestemmelser i lovforslaget praktiseres allerede nu og har vundet hævd i vort daglige trafikliv. På mange punkter vil de nye bestemmelser i dette omfattende lovforslag med dets ialt 77 paragraffer efter min opfattelse betyde et fremskridt i kampen mod ulykkerne. Tilbage står så det meget vigtige: hele befolkningens tilegnelse af lovens bestemmelser i hverdagens trafikliv.

## [Lynnerup Nielsen.]

Jeg skal sluttelig tilsige mit partis medvirken til, at vi giver loven det bedst mulige indhold under den videre behandling her i tinget.

**Tholstrup:** En færdselslov har til formål at skabe en smidig og gnidningsløs trafik og derigennem fremme færdsels-sikkerheden, så at man får den størst mulige glæde og de færrest mulige sorger af de tekniske fremskridt. Spørgsmålet er så, om man når dette gennem en streng lovgivning eller gennem opdragende vejledning.

Alle er enige om, at vi trænger til en højere færdselskultur, til, at de forskellige trafikanter viser større hensyn overfor hinanden og alle erkender deres medansvar for at højne denne færdselskultur.

Heldigvis er der i det sidste par år indtrådt en synlig forbedring af færdselskulturen herhjemme, men der er et langt skridt at tage, før vi når op på højde med Storbritannien, som har verdens højeste færdselskultur. Det er min opfattelse, at indførelsen af fri hastighed er en medvirkende årsag til forbedringer, idet dens princip er blevet rigtigt opfattet af flertallet, nemlig at der køres med en forsvarlig og ansvarlig hastighed. Fri hastighed betyder ikke, som nogle tror, at man nu kan køre hurtigere end før, og der køres i praksis heller ikke hurtigere end før. Fri hastighed betyder i realiteten, da det er ganske umuligt at fastlægge stive rammer for farten, at det må overlades til den enkelte fører selv at tilpasse den efter de til enhver tid givne forhold. Det er glædeligt, at frigivelsen ikke blev misforstået. Jeg ser bort fra de enkelte, som aldrig lærer færdselskultur eller kultur i det hele taget; overfor dem hjælper selv en skarpere lovgivning uhyre lidt. Lovgivningen må først og fremmest tage hensyn til det store flertal af trafikanter.

Der kan være grund til at undersøge baggrunden for den høje færdselskultur i England for at se, om vi dér kan lære noget. Jeg er kommet til det resultat, at det er den gode sportsmæssige opdragelse, det engelske folk gennem generationer har fået, der har lært dem at være gentlemanlike overfor hinanden. Det er nemlig god sport at køre pænt. Man har imidlertid også indtryk af, at den engelske lovgivning tilstræber en større

ansvarsbevidsthed gennem mindre skrappe regler. Jeg vil anbefale, at vi med den nye færdselslov søger at oparbejde en højere færdselskultur gennem større frihed og større ansvarsbevidsthed.

Lovforslaget bærer imidlertid i nogen grad præg af, at det især er politifolk og jurister, der har udarbejdet det. Der er for mange pegefingre i det og for lidt om personligt ansvar. Når man sætter jurister til at lave love som denne, vil de altid søge at skabe så klare linier som muligt for at gøre det lettere at udrede sagerne og trådene og lette arbejdet for domstolene, når skader og ulykker er sket, men det kan ikke være lovgivernes hovedopgave. Det er naturligvis rart, at der er klare regler, og juristernes medarbejderskab kan ikke undværes, men hensynet til de to vigtigste formål, smidigheden i trafikken og selve det færdselsopdragende arbejde, kommer måske til at lide derved.

Færdselsloven skal først og fremmest være for den store masse, der ikke kommer i konflikt med loven, og jo højere en færdselskultur der kan opdrages til, desto mindre får domstolene at bestille. Derfor bør hovedvægten lægges på det opdragelsesmæssige; trafikanterne må lære at hjælpe hinanden og må på venlig måde vejledes af politiet.

Dette gælder også den vejledning, færdselsskiltene skal give, f. eks. den nu påbegyndte afstribning af vejbanerne. Der må ikke være noget forbud mod at køre over stregen, men det må bankes ind i bevidstheden hos enhver, at den vejfarende, som kører over den hvide færdselsstribе, påtager sig det fulde ansvar for de ulykker, han eventuelt afstedkommer, og her må jeg straks sige, at det fulde ansvar forflygtiges en del gennem ansvars- og kaskoforsikringen. Der må kræves selvforsikring for et minimumsbeløb eller udredning af en vis procentdel af erstatningsbeløbet, således at man virkelig rammes økonomisk, hvis man kører ansvarsløst. Jeg deler det ærede medlem hr. A. C. Normanns synspunkter her og savner som han i lovforslaget et par ord om selvforsikring.

For at vejskiltene skal være vejledende, må de anbringes i sigtbar højde, og her mener jeg, vi har syndet meget. Det er en af hovedårsagerne til de mange ulykker i vejsving og vejkryds, at skiltene hidtil har



[Tholstrup.]

været anbragt på meningsløs, ikke iøjnefaldende måde. En hel række af skiltene kunne erstattes med et A, som betyder ansvar: her er det dit eget ansvar, hvis du ikke ordentligt passer på, og selvom man naturligvis må følge de internationale regler om skilte, må det personlige ansvar indprentes på en sådan måde, at ethvert skilt opfattes som et stort, rødt A, hvad enten det bruges billedligt eller bogstaveligt. Dette A skal ikke forveksles med socialdemokratiets røde A, selvom dette vel også bør opfattes som et advarselsskilt mod at komme på gale veje. Kører du ind her, er det også på dit eget ansvar.

For at færdselspolitiet i større grad kan være vejledende, bør de betjente, der kører på motorcykler, være udstyret med en bred, hvid skråræm, således at så mange som muligt ser dem, idet færdselsbetjentene virker umådelig beroligende på travle trafikanter og minder dem om, at de skal køre pænt. Færdselspolitiets biler bør også males eller udstyres med skilte på taget, så de er let kendelige på lang afstand. Når færdselspolitiet optræder civilt og nærmest hemmeligt, er det kun til nytte for de ganske få, som færdselspolitiet finder anledning til at standse og gøre opmærksom på sin tilstedeværelse. Det er altfor lidt at få ud af de mange penge, det koster at holde et færdselspoliti. Det gælder om, at så mange som muligt lærer at køre pænt ved eksemplets magt.

Der er et par ting i den højtærede ministers fremsættelsestale, som jeg gerne vil kommentere. Ministeren ønsker flere skilte med fuldt stop. Jeg er uenig med ministeren heri. Der bør kun være fuldt stopskilte ved udkørsler, der er fuldstændig uoverskuelige. Alle andre steder er den nedadvendte trekant tilstrækkelig, altså det skilt, som bruges foran udkørsel til hovedvej, eventuelt ved særlig farlige udkørsler og kryds suppleret med et stort, rødt A. Men selv nok så mange skilte, ja, selv jernbanebomme kan ikke hindre alle ulykker. Trods fire på hinanden følgende advarselsskilte på begge sider af vejen og godt oplyste jernbanebomme tværs over vejen går der ikke en måned næsten, uden at man læser om, at en bil er kørt gennem bommene ud foran et frembrusende tog.

Jeg er enig med den højtærede minister i, at man må kræve motorcykler aflåset, hvad der længe har været gældende for almindelige cykler, men et sådant aflåsningspåbud bør også gælde bilerne. Af betænkningen fremgår det, at det har været under overvejelse, men man har ikke gennemført det, fordi man ikke mente, at låsesystemet var godt nok. Jeg mener i hvert fald, at låsesystemerne på de nye biler er gode nok, og en masse biltyverier ville kunne undgås ved et sådant aflåsningspåbud. Hvis der kun er tale om selve biltyveriet som tyveri betragtet, behøver vi ikke at have en bestemmelse om tvungen aflåsning, så kan man overlade det til folk selv at passe på deres biler; men biltyverier foretages ofte af ganske unge mennesker med ringe kendskab til bilkørsel, men med så meget større lyst til at prøve og navnlig til at prøve at køre stærkt. Da de unge biltyvere er en fare for færdselssikkerheden, bør aflåsning af biler være obligatorisk.

Jeg glæder mig over det stærkere krav om refleksbelysning til cykler og lygteføring til hestekøretøjer, og jeg glæder mig også over, at man vil tage kraftigere fat på spritbilisterne. Der er for mange af disse, som ikke erkender deres ansvar. Altfor ofte frikendes spritbilister af mangel på bevis, selvom alle indicier er tilstede. Man anser i og for sig betydelige kvanta spiritus for ufarligt, medens det er min opfattelse, at spiritus selv i små mængder nedsætter manøvreedygtigheden og reaktionsevnen og derfor gør den spiritusnydende fører til en fare for de øvrige trafikanter.

Det er rigtigt at understrege, at den, der skifter køreretning, altid har pligt til at holde tilbage for den øvrige trafik, og at der skal udvises særlig agtpågivenhed ved udkørsel på eller tværs over mere befærdede veje, hvor den gennemgående trafik må have førsteprioriteten. Ved de fleste vejkryds vil der næsten altid være en afgørende forskel på de krydsende vejes færdselsintensitet. De nedadvendte trekanter bør derfor ikke alene være anbragt ved de ophøjede hovedveje, men ved indkørsler på alle stærkere trafikerede veje; men husk, at skiltene skal ned i sigtbar højde.

Jeg har nogle bemærkninger til enkelte af lovforslagets paragraffer. Til § 5 e) må man vist føje et par ord om de nye slangefri

## [Tholstrup.]

dæk. Man kan altså ikke længere nøjes med at omtale luftgummiringe.

Efter § 8, stk. 1 a), forlanger man mindst eet pålideligt virkende bremseapparat på cykler. Jeg mener, det bør overvejes, om man ikke i dag tillige bør forlange håndbremse.

I § 9, der vedrører hestekøretøjer, bør man også stille krav om bremse på alle hestekøretøjer, der kører på offentlig vej. Adskillige løbskørselsulykker kunne derved afværges, og det ville på anden måde sikre kørslen.

I § 11, stk. 6, tales der om nummerpladerne. Vi burde nu gå over til at sætte små nummerplader forpå ligesom i Italien, og vi må absolut væk fra de knivskarpe nummerplader på motorcyklerne. De må altid sidde på tværs ligesom på de svenske motorcykler.

I § 16 omtales forholdet med spirituspåvirkning. Mon ikke det er forkert, at vi er kommet væk fra, at ædruelighedsattest er nødvendig for at opnå kørekort? Jeg tror, den ville være nyttig til at få indprentet ansvaret hos de kørende. Det ville også være nyttigt at indprente ansvaret hos dem, der skænker spiritus til motorkørerne.

Ifølge § 26, stk. 3, er det forbudt uvedkommende at følge nærmere end 100 m efter udrykningskøretøj. Mon ikke de 100 m er lidt rigeligt og burde erstattes med ordet: „umiddelbart“?

Det samme gælder § 27, hvorefter man forbyder parkering i en afstand af 30 m fra en jernbaneoverkørsel. Det er også for rigoristisk en bestemmelse.

§ 33, stk. 2. Det er for rigoristisk at sige, at kørebanens midtlinie i intet tilfælde må overskrides; det må være nok med, at det fulde ansvar påhviler den, der overskrider stregen.

Stk. 3 i samme paragraf omtaler færdselsfyrr. Det ville være en fordel, hvis disse var fremstillet af bøjeligt materiale som gummi i stedet for af støbejern. Det ville have to fordele: de ville ikke molestere de vogne, som kører på dem, og de ville rette sig op igen af sig selv efter påkørslen og derfor ikke blive sat ud af funktion.

§ 34, stk. 3, siger kort og godt, at føreren skal se sig for og navnlig bagud, før han foretager en svingning i trafikken. Altfor

mange kører på deres afviservinger og blinklys uden at sikre sig, at bagved kørende har observeret dem. En understregning af ansvaret er her absolut nødvendig; afviservinger og blinklys er kun hjælpemidler; det primære er at se sig for.

Ordene i § 36, stk. 2, hvor der står, at overhaling ikke må ske bl. a. foran uoverskuelig eller brat vejkurve, er igen for rigoristiske og bør erstattes med ansvars påvisningen.

Til § 38, stk. 3 a), om parkering på bakketop, bør der efter ordene „hvor der ikke er fri oversigt“ tilføjes: „for andre vejfarende“, for det er jo det, det drejer sig om.

I § 39, stk. 3, der omhandler tegngivning, bør indføres ordene: „men tegngivning fritager ikke trafikanten for ansvaret“.

I § 45, stk. 2, hvor begrebet luftgummiringe optræder, bør man også have en linie med om de slangeløse dæk.

I § 46 bør tilføjes et nyt stk. 4 om, at der mellem hovedvogn og påhængsvogn anbringes et bredt elastikbælte eller anden afmærkning, som advarer især cyklister imod at køre ind umiddelbart bag en lastvogn, fordi de ikke ser den efterfølgende påhængsvogn. Der er sket enkelte trafikulykker til trods for de meget få køretøjer, der findes af denne art, og det kan altså hindres ved denne foranstaltning.

I § 49, der handler om unødigt støj, ønsker jeg efter ordet „fri“ tilføjet: „eller delvis fri“, så der kommer til at stå: „Fri eller delvis fri udblæsning må ikke anvendes“.

I § 52, stk. 1, ønsker jeg ordene „såvidt muligt“ taget ud. I stk. 3, der forbyder cykling på fortove, bør stå noget om, at mindreårige er undtagne.

I § 57, stk. 4, som omhandler begrænsning af kørehastigheden på visse strækninger, trænger vi til en revision, således at reelle hastighedsangivelser anvendes, så der ikke som nu på skiltene står „30 km“, når der i praksis regnes med 60 km som en passende hastighed. Også disse skilte vinder i respekt, når de opfattes som reelle og vejledende. Jeg er absolut enig med det ærede medlem hr. A. C. Normann i de betragtninger, han gjorde gældende om samme problem.

Hvad angår § 73, der handler om godkendelse af drosker, vil jeg gerne påpege det urimelige i kravet om glasadskillelse mellem fører og passagerer; det betyder en stærk

[Tholstrup.]

fordyrelse af køretøjet og øger oven i købet risikoen i sammenstødstilfælde.

§ 74 omhandler udlejning af motorkøretøjer uden fører. Jeg vil her gerne understrege det påkrævede i en selvforsikring for et passende beløb.

To paragraffer mener jeg vi helt burde have undværet, men så længe vi har sporgovne, kan vi naturligvis ikke undvære §§ 54 og 55, men det var ønskeligt, om vi kom væk fra jernbanekørsel i gaderne; sporgovnene er fortidslevninger, som i høj grad er ødelæggende for en smidig trafik og forårsager mange ulykker.

Selvom jeg har haft mange indvendinger, er jeg i det store og hele glad for lovforslaget, som kan blive til umådelig gavn for færdselssikkerheden, og de embedsmænd, som har hovedæren herfor, fortjener tak for det grundige arbejde. Men jeg vil gerne understrege, at den venlige vejledning er det eneste, der kan fremme begrebet færdselskultur, medens rigoristiske bestemmelser vil virke modsat, så vi ikke engang får en bedre færdselsdisciplin. Valget kommer til at stå mellem på den ene side en færdselsdisciplin, der ikke engang er god, og på den anden side en højere færdselskultur. Det er min overbevisning, at det sidste kan nås.

**Thisted Knudsen:** De senest offentliggjorte tal for trafikulykkerne på vore landeveje måtte ganske naturligt fremkalde en vis ængstelse i befolkningen. Vi havde fået nye færdselsregler, og da disse blev gennemført i det høje ting, forsikrede man fra næsten alle sider, at de ikke ville formindske sikkerheden på vore landeveje. Jeg er enig med den højtærede justitsminister i den betragtning, at man ikke allerede på nuværende tidspunkt kan drage fuldt sikre slutninger, men tallene for det første år viser i hvert tilfælde mig, at den sikkerhed, som man mente også ville være en følge af de nye bestemmelser, slet ikke er blevet en kendsgerning, tværtimod. Jeg er enig i den betragtning, at man ikke alene skal se færdselsproblemet fra vindspejlet; det er ikke alene den motorkørende, det drejer sig om, det er også andre vejfarende. Ser man på antallet af dræbte fra den 1. januar i år til den 31. oktober, ses det, at ialt er

der dræbt 431 mennesker. Af disse var 248 ikke motorkørende; 130 var cyklister, 111 fodgængere, og der var 7, som man kalder „andre“. Heraf fremgår det med al ønskelig tydelighed — og jeg er enig i flere af de bemærkninger, der er fremsat herom fra denne talerstol — at problemet i allerhøjeste grad også vedrører andre end de motorkørende.

Jeg gjorde mig, da vi sidste gang behandlede færdselsreglerne i folkettinget, til talsmand for, at netop hensynet til andre trafikanter end de motorkørende måtte betvirke, at sikkerhedssynspunktet fik en central placering, når man skulle lovgive om færdslen på landevejene. Det forekommer mig imidlertid, at den højtærede justitsministers lovforslag ikke har taget tilstrækkeligt hensyn til dette sikkerhedssynspunkt, der ikke er placeret så centralt, som jeg kunne ønske det.

Jeg tror, man har lov til at sige, at stort set er der 3 årsager til de mange færdselsulykker: for det første de farlige overhalinger, for det andet udkørsel fra og til hovedvej eller stærkt befærdet vej og for det tredje, at vi her i landet har haft en meget mangelfuld, en meget slet lysmarkering af motorkøretøjer. Det må forundre os, at de folk, der kalder sig motoreksperter, ikke på et langt tidligere tidspunkt har gjort opmærksom på, at den lysmarkering, mange af vore lastbiler kørte rundt med om aftenen og om natten, var aldeles uforsvarlig og medførte adskillige alvorlige ulykker. Jeg erkender, at dette problem nu er løst — og forhåbentlig løst tilstrækkelig effektivt; men tilbage er endnu overhalingerne og i virkeligheden også ind- og udkørsel fra og til hovedvej eller befærdet vej.

Jeg har, som før nævnt, tidligere gjort mig til talsmand for, at tiden endnu ikke var moden til indførelse af fri hastighed under det såkaldte ansvar. Jeg sagde, at målet måtte være gennemførelse af fri hastighed i Danmark — selvfølgelig — men at tiden ikke var moden dertil, for det første fordi mange af vore landeveje slet ikke var udbygget til det, for det andet fordi vi havde mange cyklister, der skabte færdselsproblemer på mange veje, og for det tredje fordi bebyggelsen ved vejene var så tæt, at også dette skabte problemer. Alle var i og for sig enige i den betragtning, at færd-

[Thisted Knudsen.]

selskulturen i Danmark var meget mangelfuld, var såre mangelfuld — og dette sidste kan jeg ikke se er blevet bedre i det år, der er gået under den nye færdselslov.

Lad os dernæst se på virkningerne af den frie hastighed. Jeg ved vel, at man kan bedømme tal meget forskelligt, og jeg har lagt mærke til, at den højtærede justitsminister i sin fremsættelsestale var inde på den betragtning — som jeg iøvrigt også gav udtryk for til at begynde med — at det er for tidligt at drage videregående konsekvenser af den frie hastigheds indførelse. Det skal jeg altså ikke bestride. Det har været vanskeligt at tilvejebringe tilstrækkeligt statistisk materiale, men jeg har her pålidelige oplysninger om motorulykkerne i tiden fra 1. juli 1952 til 1. juli 1953 — det sidste år, den gamle, som man sagde, forældede, færdselslov var i kraft. Jeg har ligeledes tallene for det første år, hvori de nye regler har været gældende: fra 1. juli 1953 til 1. juli 1954. Det er sammentællinger, der er foretaget af færdselspolitiet — de er altså pålidelige.

Hvad viser så disse tal? Af motorførende og passagerer blev der i 1952—53 dræbt 126; i det første år med de nye færdselsregler blev der dræbt 223 personer. Af kvæstede var der i det sidste år under den gamle lov 2 768 personer; i den nye færdselslovs første år var der 5 444 kvæstede personer. Det er tal, som man ikke kommer uden om. Hvad fortæller disse tal os? At der må være sket noget på vore landeveje. Skyldes det de nye færdselsregler? Er det færdselskulturen, der er blevet ringere — eller hvad er der sket? Det kan ikke være nogen tilfældighed, at tallene pludselig er blevet fordoblet. (*Sønderup*: Der er kommet flere motorkøretøjer!). Nu siger det ærede medlem hr. Sønderup, at der er kommet flere motorkøretøjer. Det er rigtigt. Ifølge „Statistiske Efterretninger“ drejer det sig om 30 000—40 000 flere i det pågældende år; det er en stigning på 15 pct. Vil det ærede medlem hr. Sønderup hævde, at det er disse 15 pct., der er skyld i, at motorulykkerne er blevet fordoblet? Det skal der i hvert fald en meget bred ryg til.

Der er sket noget — og hvad er det, der er sket? Der er sket det, som vi, der var modstandere af den frie hastighed, selv

under ansvar, sagde ville ske: at når vi fik den, ville færdslen skifte karakter, så ville man begynde at køre hurtigere. Enhver, der bor ved en landevej, vil i dag erkende, at det er rigtigt. Farten er som helhed sat op. At skrivebordstrafikanterne siger noget andet, giver jeg ikke spor for; det har ikke noget som helst med virkeligheden at gøre. Det er en kendsgerning, at farten er sat op — man kan så diskutere, om det i de enkelte tilfælde drejer sig om for stærk fart; men hele færdslen har ændret karakter, den er blevet mere forjaget og hurtigere. Det er resultatet, og det er det, der efter min opfattelse afspejler sig i disse tal. Tag blot motorcyklisterne. Enhver, der færdes på en landevej, ser disse helvedesmaskiner fare hen ad vejen med en fart, der er uden grænser. Der blev dræbt 57 motorcyklister i 1952—53. Nu er tallet kommet op på 127 — det er altså fordoblet. Hvorfor? Årsagen er den frie hastighed, det er der ingen tvivl om. Det eneste undskyldende moment for disse personer er i virkeligheden, at det kun går ud over dem selv, i hvert fald da som regel, og ikke deres medborgere.

Jeg vil derfor gerne med disse bemærkninger gøre gældende, at jeg tror, det ville være rigtigt under det kommende udvalgsarbejde objektivt og kritisk at analysere det statistiske materiale, vi har, for helt at trænge tilbunds i dette problem og for at finde ud af, om det ikke var en fejl, man begik, da man i 1953 indførte den såkaldte frie hastighed og besmykkede den med et „ansvar“, der i hvert tilfælde ikke har gjort sig gældende hidtil. Jeg håber, der bliver mulighed for at drøfte dette i udvalget.

Et andet spørgsmål, jeg vil omtale, er begrebet fuldt stop. Jeg er i og for sig bedrøvet over, at vor udmærkede justitsminister faktisk har forladt den gamle garde. Såvidt jeg husker, var ministeren som æret medlem på et vist tidspunkt tilhænger af det ubetingede stop. Jeg ved ikke, hvorfor den højtærede justitsminister har forladt dette standpunkt med den svage begrundelse, at man ikke kan ge nemføre ubetinget stop af hensyn til færdslen i byerne. For det er jo et dårligt argument, det kan selvfølgelig gøres; det er en vanskelighed, der lader sig rydde af vejen. Sådan som forholdene er i øjeblikket, hvor der snart er stop og snart ikkestop, virker det fuldkommen for-

## [Thisted Knudsen.]

virrende. Vi skal have en klar og enkel regel. Her bør man lægge mærke til, at de motorkørende selv forlanger den regel — det er en udbygning af sikkerhedssynspunktet — at alle motorkørende skal stoppe, før de kommer til en befærdet vej. Det kan ikke svække det almindelige synspunkt, at vi skal have en klar regel. Jeg håber derfor, den højtærede justitsminister vil vende tilbage til sit gamle standpunkt, og at det i det kommende udvalg vil være muligt at skabe flertal for den betragtning, at vi skal have ubetinget stop; så klarer vi nok vanskelighederne i byerne.

Tilsidst skal jeg gøre et par bemærkninger om cyklisterne. De skal efter min opfattelse have deres plads i solen, for de har det såmænd ikke for godt på landevejene. Jeg har ikke noget imod, at de kører to side om side ved dagslys; da kan de motorkørende orientere sig på lang afstand, og man kan såmænd godt køre uden om et kærestepar, uden at man behøver at skille dem ad! Men enhver, der færdes med motorkøretøj efter mærkets frembrud, ved, hvilken kolossal risiko cyklisterne pådrager sig ved at køre to side om side, når det er lygterne, der skal klare problemet. Dette, at vejene nu er afmærket med refleksglas, betyder, at man i mange tilfælde slet ikke er i stand til at skønne over, hvorvidt man står overfor en cyklist eller en refleksanordning på et vejtræ. Jeg skal derfor henstille, at man også tager dette problem under overvejelse og af hensyn til cyklisterne selv forbyder dem efter lygtetændingstid at køre to side om side.

Tilsidst skal jeg udtale det håb, at de kommende udvalgsforhandlinger vil vise, at der er flertal for at skabe bedre plads for sikkerhedssynspunktet end den, den højtærede justitsminister har givet det i sit lovforslag.

**Vagn Bro:** Det lovforslag, som den højtærede justitsminister har fremsat for tinget, indebærer på en række punkter udmærkede nye regler. De er for en dels vedkommende gennemgået af mit partis ærede ordfører, til hvis udtalelser jeg i alt væsentligt kan slutte mig. Med hensyn til det spørgsmål, som jo ikke mindst blev omtalt af den sidste ærede taler, problemet om den frie

fart, skal jeg tillade mig at gøre nogle bemærkninger. På dette område er vi, der ønsker indført virkelige realitetsforanstaltninger i bekæmpelsen af de ulykker, som vi alle er enige om er for mange, svært stillet, idet såvel den højtærede nuværende justitsminister som den tidligere justitsminister har stemt for den frie fart, og det er jo således, at noget af det sværeste her i landet er at følge den gamle regel, som man burde efterleve: at den, der overvinder sig selv, er større end den, der indtager en stad. Det bliver det vanskelige punkt, det bliver i virkeligheden hovedpunktet, om vi kan komme denne indstilling til livs. Også for mig er målet jo fri fart; dog skulle man efter min mening have ventet med at indføre den frie fart, indtil forudsætningerne derfor var tilstede. Jeg ved, der er mange, som siger, at vi må ikke være gammeldags, vi skal lovgive også med fremtiden for øje. Ja, det gælder f. eks. i skolespørgsmål og med hensyn til en række andre problemer, men her, hvor man ved, at den overhåndtagende fart betyder, at folk bliver prøveklude på sygehusene, og at der pålægges hjemmene økonomiske ofre, der havde det været rimeligere, om man, inden man indførte den frie fart, først havde sørget for bedre veje, bedre materiel og navnlig for, at færdselskulturen var blevet forbedret.

Da vi sidste gang behandlede færdselsreglerne, var der en ting, som ikke kom frem, og det beklager jeg. Sagen er jo den, at om ethvert problem kan der fremføres overbevisende begrundelser for og imod; men når man hører udtalelser fra en person, der står i en fremtrædende, officiel stilling, og som er repræsentant for en institution, hvor man har regler, som vi er betænkelige ved at indføre, og som han vender sig imod, forekommer det mig, at vi bør lytte og sagligt tage standpunkt — ja, hvis man mener, at det vigtigste ved et stort nordisk politichef møde er middagen på d'Angleterre, så er det jo ligegyldigt. Under den 5. nordiske politichefkonference i København i september 1951, hvor alle Nordens politichefer var tilstede, talte Stockholms politichef som den svenske delegations hovedordfører. Han kom altså fra et land med fri fart; og derfor synes jeg, det er beklageligt, at hans udtalelser ikke er blevet fremdraget. Jeg anmoder om tilladelse til at citere nogle

[Vagn Bro.]

få linier af hans indlæg på dette møde; han sagde bl. a.:

„Jag skulle då tänka mig en högsta gräns för personbilar och motorcyklar av 70 eller 80 km i timmen, för tätbebyggda områden nedsatt till 50 km.“

Det bliver for langt at fortsætte med citatet, men derpå konkluderer politichefen — og det er i virkeligheden det afgørende — at han ikke tør overlade til den enkelte automobilist at bestemme, hvad der med en høj fart er forsvarligt.

På eet punkt har den højtærede minister taget ved lære, det må erkendes. Da vi fik indført stopskiltene på hovedvejene, ræsonnerede man: alle skal jo respektere trekanten; det vil med andre ord sige, at når der står en trekant og der er bevoksning, behøver vi ikke at skrive fuldt stop, for det følger af loven, at ingen må køre ud der uden fuldt stop. Nu må ministeren imidlertid anskaffe 3 000, 4 000, 5 000 eller 6 000 nye skilte med fuldt stop, fordi folk siger som så: de særlige steder, hvor der står fuldt stop, er vi nødt til at stoppe, i hvert fald, hvis der er en betjent i nærheden, men alle de andre steder behøver vi det ikke. Kan man ikke se, at der er i virkeligheden 1½ års erfaring for, at folk slet ikke er indstillet på på dette og en række andre punkter at følge loven? Jeg synes altså stadig, at man skulle tænke på at overvinde sig selv. Ganske vist har ministeren altså på dette punkt overvundet sig selv, men her skulle man måske gå videre.

Det ærede medlem hr. Tholstrup gjorde en bemærkning om, at han havde iagttaget en synlig forbedring af færdselsforholdene. Nu hørte vi det ærede medlem hr. Thisted Knudsens fremstilling af forholdene, og jeg kan for mit vedkommende sige, selvom det er meget sørgeligt at måtte sige det, at medens vi sluttede sidste år med 411 færdselsdødsfald, er vi allerede i dag oppe på 500 og vil sikkert, da vi har  $\frac{1}{6}$  af året tilbage, runde de 600 inden nytår. Det skulle glæde mig, om min forudsigelse ikke

var rigtig, nu får vi se. Det er da 50 pct.s stigning, og med hensyn til ulykkerne er vi i dag kommet op på, at der er forvoldt skade på så mange mennesker, at deres antal svarer til indbyggertallet i en provinsby med 14 000—15 000 indbyggere. Når det ærede medlem hr. Tholstrup derfor siger, at der er en synlig forbedring, må jeg sige, at det ærede medlem også på dette område har dokumenteret, hvorfor hans parti er i så rivende tilbagegang. Ud fra disse tal her i tinget at hævde noget sådant synes jeg ærlig talt ligger under lavmålet, især da vi drøfter så alvorlige problemer.

Der er måske 60—70 pct., der kører meget godt, ja, der er måske 80 pct., men det er de resterende 20 pct., der forvolder ulykkerne, og det er deres antal, der skal begrænses. Nu har vi set, hvorledes det er gået med stopskiltene, og vi vil få at se, at det vil blive begrænsningen af farten, som flere og flere vil tale om. Det ærede medlem hr. Sønderup afbrød før med en bemærkning om, at der er flere biler. For mig står det således, at jo flere biler vi får, jo mere nødvendigt må det være, at der i hvert fald på sine steder køres langsommere og mere forsigtigt. Det ville være et grufuldt fremtidsperspektiv, højtærede minister, hvis det blev sådan, at for hver 50 000 nye biler, vi får, forårsages der 100 flere dødsfald ved færdselsulykker. Det kan da ikke være en argumentation. Vi, der er medlemmer af folketinget, må hævde, at jo flere biler vi får, jo mere må kravene om, at der køres rigtigt, skærpes, og vil folk ikke efterleve dette frivilligt, så må de — vi bruger jo tvang på mangfoldige andre områder — også lære det på dette område.

Jeg ser, at formanden for rådet for større færdselsikkerhed, fabrikant Bergsøe, ønsker en hastighedsbegrænsning i de bymæssigt bebyggede distrikter. Det er der heller ikke noget om i lovforslaget. Fremdeles har jeg set, at færdselschefen i Danmark i et blad udtaler, at han ikke kan tolerere de stærke motorcykler, og at han egentlig ville stille forslag om, at de blev helt forbudt her-

[Vagn Bro.]

hjemme. Man skal derfor ikke komme til os her, som ønsker en begrænsning i tempoet, så at færemomentet begrænses, og sige, at det er kun os, der ønsker forbud; de skal såmænd nok komme.

Jeg vil om hele dette problem sige, at der er forskellige ting, vi må kunne foretage, og som vi skulle have indført, inden vi gik over til den frie fart. Vi skulle fortsætte med skoleundervisningen, og jeg glæder mig over, at politiets medarbejderskab på dette punkt nu igen er blevet tilladt. Vi må bruge strengere straffe overfor dem, der overtræder reglerne. Jeg hørte, at det ærede medlem hr. Stæhr Johansen i sin iøvrigt udmærkede tale sagde — og jeg blev ærlig talt betænkelig derved, det må jeg erkende — at når folk optræder groft uforsvarligt, kan kørekortet fratages dem, men det må kun kunne ske i sjældne tilfælde. Jeg håber, det skal forstås således, at det kun er i sjældnere tilfælde, at folk vil køre uforsvarligt, men hvis det virkelig drejer sig om mange tilfælde, håber jeg, at dommeren vil fratage dem kørekortet. Hvis vi ikke her i tinget er klar over, at nu må der gribes ind, er hele debatten ikke andet end gammeldags vælgermødetaler, og det kommer der ikke så forfærdeligt meget ud af.

Det næste punkt, jeg vil berøre, er spørgsmålet om at ajourføre bødestraffene. Jeg ser, at den højtærede minister vil tale med anklagemyndigheden derom, og det er jo strålende; men jeg tror, det battede mere, hvis den højtærede minister talte med dommerne. Dette skal ikke misforstås, vi taler jo ikke direkte med de høje dommere — domstolene er en selvstændig institution — men vi kan gøre det ved at tale i loven, som f. eks. i næringsloven og i jagtloven, hvor der for de enkelte forseelser er fastsat minimumsbøder; det ville jeg håbe vi også kunne gøre her.

Jeg kan slutte mig til det principielle i den udtalelse, det ærede medlem hr. A. C. Normann fremsatte om, at der skal være en vis selvrisiko for dem, der dømmes ved retten. Vi har talt om døde og sårede og skade på personer, men det var rimeligt også at se på de spildte millionbeløb, som de ødelagte biler repræsenterer. Vi er alle på jagt efter valuta, og her er et punkt af ikke ringe betydning. Enhver burde vide, at hvis han

er skyld i en ulykke, må han selv bære de første 200—300—400—500 kr., eller hvad vi nu kan enes om.

Jeg vil slutte med at udtale det håb, at vi hurtigt kan enes om en lovgivning på dette område. Der er mange måder, hvorpå man kan begrænse tempoet, og det er ikke stedet her at komme med det ene eller det andet forslag, men det er nødvendigt at sætte ind på dette punkt, ellers risikerer vi at komme ind i en udvikling, som ville være overmåde beklagelig. Jeg ved ikke, om den højtærede formand tillader, at jeg til slut kommer med en beretning om et alvorligt emne, som vi var inde på forleden dag ved en round-table-konference, hvor en meget anset mand fortalte følgende. En præst havde været så heldig at få indkøbstilladelse til en bil, og han havde fået nr. 458 til den. Han var så glad ved dette, ved sin bil og sit nummer, at han sagde: i morgen vil vi synge salme nr. 458... (munterhed)... Ja, vent nu lidt, for salmen blev ikke sunget. For da præsten kom hjem og slog op i salmebogen, blev han bleg og måtte lave det om, thi det var salmen „Gå nu hen og måtte grav min grav“. Om mandagen tog han hen til motorkontoret og bad om at få et andet nummer. Han fik dèr opgivet, at man havde nr. 247 ledigt, og salme nr. 247 indledes således — og det skulle vi dog nødig ende med her i Danmark —: „Hvor lifligt er det dog at gå“!

**Johs. Christiansen:** For mig står det som en indlysende regel, at al god lovgivning ikke bare skal imødekomme et øjeblikkeligt behov, men også på rimelig vis tilgodese kravet om en fortsat udvikling efter fremskridtsbetonede linier. Jeg erkender gerne, at justitsministeren med heldig hånd har fastholdt denne gyldne regel under udarbejdelsen af det foreliggende lovforslag, i hvert fald angående en række af lovforslagets enkeltheder, og forsåvidt lægger også jeg gerne et par blomster på ministerens pult.

På to meget væsentlige områder har jeg imidlertid mine stærke tvivl om, at lovforslagets bestemmelser kan betegnes som virkelige fremskridt eller blot som en imødekommethed overfor et øjeblikkeligt behov. Jeg tænker på § 35, der omhandler hastigheden, og på § 37, hvori de nugældende vage stopregler opretholdes. Jeg kan på disse

## [Johs. Christiansen.]

to punkter ikke dele de af mit partis ordfører fremsatte synspunkter, i hvert fald ikke fuldtud, og jeg vil gerne have lov til at motivere hvorfor.

Spørgsmålet om motorkøretøjers hastighed er ikke en sag, der alene angår dem, der kører biler og knallerter, eller, som ministeren forleden sagde, „drønnerter“. Spørgsmålet vedkommer kort sagt alle, men så må den umiddelbare følge heraf naturligvis også være, at de sikkerhedshensyn, der er færdselslovgivningens ledemotiv, mere bestemmes efter den samlede befolknings end efter de relativt få motorkørendes interesser. Den blodige stribe, som det store antal færdselsdrab og andre svære ulykker trækker langs vore gader og veje, er et så alvorligt memento, forekommer det mig, at ingen har lov til at skyde det fra sig.

Nogle vil hævde, at det ikke så meget er selve hastigheden, men mere en række fejltonede forhold af forskelligartet natur, der er skyld i ulykkerne. Det er muligvis rigtigt, i hvert fald gælder det for alle ansvarsbevidste kørendes vedkommende, men jeg ser ikke rettere, end at når ubegrænset hastighed kombineres med de nævnte forhold, må antallet af ulykker blive større, end hvis hastigheden holdtes indenfor en nærmere fastsat grænse.

Hvad er det nu for forhold, der i denne forbindelse gør sig gældende? Det er manglen på færdselskultur, og den mangel findes desværre både blandt kørende, cyklende og gående, ikke mindst forresten blandt legende børn; det er endvidere spirituspåvirkede trafikanter; det er den kendsgerning, at mange motorkørende betragter dumdristighed og letsindige overhalinge og lignende ansvarsløs adfærd som en dyd eller dog som en bedrift, der kan prales af blandt kammeraterne. Det er endelig den omstændighed, at vore landeveje langt fra endnu er udbyggede på en sådan måde, at man kan lade de mange hestekræfter, som der nu er tale om, boltre sig, til akkompagnement af en lovtæst om fri hastighed.

Med henblik på dette sidste var det da ikke værd at overveje en ordning f. eks. som denne, at den frie hastighed begrænsedes til de med fire kørebaner udbyggede vejstrækninger? Så har det lange udsigter, vil man indvende, før der bliver fri hastig-

hed overalt i landet. Jeg ved ikke så lige, hvor lange disse udsigter vil være, men med den enorme vækst, antallet af motorkøretøjer er undergivet, må landevejsnettet nødvendigvis udbygges i et hurtigere tempo, end tilfældet har været hidtil. Den kendsgerning tvinges vi simpelthen til at se i øjnene. Under alle omstændigheder er det min opfattelse, at ophævelsen af hastighedsbegrænsningen bør ske i takt med vejenes udbygning.

Om det andet punkt, jeg nævnte, de vage stopregler, skal jeg gøre følgende bemærkninger. Det er mig helt ufatteligt, at man tør foreslå opretholdt det rod, der på dette område blev indført for et par år siden. Der står i § 37 en masse kønne ord om en ubetinget vigepligt i de og de tilfælde. Hvis alle motorkørende lærte disse ord udenad og bevarede moralen i dem som et kosteligt klenodie, som man ikke vovede at krænke, kunne det måske endda gå, men sådan er menneskenes børn nu engang ikke. Jeg vil ingenlunde hermed have sagt, at vi alle er absolut slette, det er jo hverken den højtærede justitsminister eller vi andre, men hvor mange af os kan siges at være fri for visse tilskyndelser til at knibe lidt udenom moralbegreberne i en snæver vending? De faste og klare påbud, som samfundet har fundet det hensigtsmæssigt at opstille, har nu engang været en meget væsentlig tilskyndelse for den enkelte til at holde sig på den smalle sti.

Hvorfor viger man da i det foreliggende tilfælde tilbage for at opstille et tilsvarende påbud? Det kan ikke være uoverkommeligt for nogen trafikant på hjul at stoppe op, før han kører ind på en krydsende vej. Mere travlt har ingen, end at han har tid til at iagttage denne fundamentale sikkerhedsregel. Fuldt stop før indkørsel fra en krydsende vej bør gøres til en fast og ufravigelig færdselsregel. Det vil bidrage til fremme af orden og enkelhed, hvor der nu er uorden og en vilkårlighedens mangfoldighed, der kun kan bidrage til at øge cifrene på de døds- og ulykkeslister, som myndighederne i et velordnet samfund ikke bør tolerere.

Indvender man, at hvad jeg har sagt nu, ikke falder helt i tråd med mine indledende ord om lovgivning og fremskridt, skal jeg svare, at hvis man gennemfører en lovfor-



[Johs. Christiansen.]

anstaltning, uden at de nødvendige forudsætninger er tilstede, vil dette ikke være noget fremskridt; det må snarere betegnes som et udtryk for eksklusiv uforstand, og det er en egenskab, man i almindelighed står sig ved at omgås med varsomhed.

Jeg henstiller på det mest indtrængende til folketing og minister at tage det videst mulige hensyn til disse betragtninger ved færdselslovens endelige udformning.

**Holmberg:** Jeg mener, at vi som helhed kan takke den højtærede justitsminister for fremsættelsen af dette forslag til en revideret færdselslov. Noget særligt revolutionerende indeholder det jo ikke, men en hel del forbedringer må vi konstatere. Der kunne dog tages lidt mere med, som i hvert fald efter min mening ville nedsætte ulykernes antal og måske også bevirke, at vi kunne få en lidt bedre afvikling af trafikken. Jeg skal nævne et par ting.

Da mit partis ordfører, det ærede medlem frk. Helga Pedersen, har nævnt forskellige ting, som jeg er enig i, skal jeg naturligvis ikke trætte med gentagelser, men der er i hvert fald eet punkt, om hvilket vi ikke er helt enige, og det er med hensyn til det fulde stopforbud for hovedvej. Hvad er egentlig årsagerne til de mange ulykker, og hvordan skal de bekæmpes? Jeg indrømmer gerne, at årsagerne er mange, men jeg tror, det er rigtigt, at en hel del af ulykkerne skyldes, at trafikken fra sidevej ikke har holdt tilbage. Jeg skal indrømme både den tidligere og den nuværende justitsminister, at de forslag, der er kommet, er skridt i den rigtige retning; men det står for mig på den måde, at der mangler lidt. Med hensyn til stop for hovedvej var det første forslag, altså den tidligere justitsministers forslag, efter min mening en halv ordning, og det, der foreslås nu, bliver, hvis det gennemføres, en vis form for en trekvart ordning.

Jeg tror iøvrigt, at vi har mange meningsfæller både her i det høje ting og også udenfor denne sal, når vi vil foreslå en hel ordning, og når vi herved tænker på det fulde stop overalt. Og her er jeg ganske klar over, at det enkelte steder, skal vi sige i Jylland, kan virke lidt upraktisk, for at bruge den udtryksform. Jeg kører selv for-

trinsvis i Jylland, og jeg vil hævde, at de allerfleste steder er der lidt, der hemmer udsigten. Nu skal der efter ministerens forslag opsættes en hel del flere stopskilte; der nævnes flere tusinde. Der skulle så herefter tilbage blive de let overskuelige kryds. Lad os da tage dem allesammen med, så det kan indgå i folks bevidsthed, at hovedvejen overalt skal respekteres med det fulde stop forinden indkørsel.

Iøvrigt vil jeg håbe, at alle trafikanter må lære at vise hensyn overfor hinanden, og her kunne jo fremdrages en mængde forhold, men som bilist kan jeg ikke lade være med at sige, at det forbavser mig, hvor sorgløst mange cyklister opfører sig på vejene om aftenen. Det er farligt, det ved vi, men det er heller ikke at vise hensyn. Men så tror jeg til gengæld, at vi bilister skulle vise cyklisterne det hensyn, at vi altid blænder ned, når vi møder dem. Det burde simpelthen være en æressag for enhver bilist. Det kan vi overkomme. Og det burde også være således, at bilister, der bliver overhalet, blænder ned, når den overhalende bil er foran.

Endvidere dette. Det er fremført her i dag, at trafikken bliver større og større, der bliver problemer både med parkering og også med afvikling af trafikken, men hvad skulle der egentlig være i vejen for, at der altid måtte drejes til højre, når det røde lys standser trafikken? Hvad skulle der egentlig være i vejen for det — naturligvis med respekt for fodgængere? Jeg vil bare nævne det; så kan vi jo drøfte sagen videre i udvalget.

Loven skal imidlertid administreres, og naturligvis skal vi have politi dertil. Vi skal have en hel del politi på vejene, og jeg er ikke bange for at udvide disse styrker. Men jeg er enig med det ærede medlem hr. Tholstrup i, at det skal være sådan, at de kan kendes. Det kan de ganske vist i øjeblikket med de flotte vogne, de kører i — det skal ikke misforstås, jeg er ikke smålig — men måske en anden måde at bevæge sig i trafikken på var bedre. Jeg vil bare nævne, at alle de betjente, der er nødvendige, måske kunne køre, for bare at nævne det, i højrode folkevogne eller andre små vogne, der let kunne kendes på kuløren eller på anden måde i trafikken. Jeg er i almindelighed ikke tilhænger af en stor administration,

[Helmberg.]

men i dette tilfælde tror jeg på, at det ville blive en god ordning. Jeg tror, at det vil forhindre en mængde ulykker og desuden også megen sorg i mange hjem, og for samfundet er jeg overbevist om, at det vil blive en billig ordning. Jeg har set i pressen, at bilistulykkerne belaster skatteyderne og sygehusene i større og større stil. Jeg håber i alle tilfælde, at når lovforslaget er færdigbehandlet fra udvalgets side, må vi have fået mulighed for at få en virkelig færdselslov i ordet bedste betydning.

**Heilesen:** Til indledning vil jeg gerne udtale min forundring over det ærede medlem hr. Vagn Bros fremstilling af årsagen til de mange færdselsulykker. Det ærede medlem mente at sidde inde med en særlig kundskab med hensyn til disse færdselsulykker, men det synes ikke, som om det ærede medlem har fået øje på, at mange af færdselsulykkerne står i forbindelse med alkoholnydelse; det kan være, at det ærede medlem senere får øjnene op herfor. Jeg kan ikke forstå, at det ærede medlem ikke kender disse forhold fra sin virksomhed som politimester; det kan være, at det kommer senere. I sin fremsættelsestale understreger den højtærede justitsminister meget stærkt, at det, man tilsigter med denne lov, er netop at skabe færdselssikkerhed, men for at dette kan opnås, finder jeg det naturligt, at man meget nøje undersøger årsagen til de mange og store færdselsulykker. I henhold til de gamle færdselslove er det tilladt trafikanterne at nyde en vis mængde spiritus, forinden man anser den pågældendes egnethed til at føre motorkøretøj for nedsat. Den samme tilladelse er opretholdt i lovforslaget. Jeg vil gerne henstille til den højtærede minister og det kommende udvalg, at ansvaret skærpes for spirituspåvirkede motorførere, og at størrelsen af alkoholpromillen i blodet ikke skubbes i baggrunden til fordel for en udvidelse af dømsmyndighedens frie skøn. Jeg er ikke i tvivl om, at hvis man vil nedsætte færdselsulykkernes antal ad lovgivningens vej, kommer man ikke udenom skærpede bestemmelser for de vejfarendes alkoholnydelse. Efter min bedømmelse ligger det sådan, at trafik og alkohol ikke hører sammen og ikke kan forenes,

**Justitsministeren (Hans Hækkerup):** Jeg er i den lykkelige situation, forstår jeg, at kunne takke samtlige ærede ordførere for tilsagn om en velvillig forhandling om det foreliggende lovforslag. Jeg vil gerne indledningsvis gøre et par bemærkninger om det, som praktisk talt alle ordførere og øvrige deltagere i diskussionen har berørt, nemlig hastighedsbegrænsningen for personvogne og motorcykler.

Det ærede medlem hr. Victor Gram gav udtryk for, at han var helt enig i de betragtninger, jeg havde fremført, og derfor takker jeg, og jeg forstod, at ordføreren for venstre, det ærede medlem frk. Helga Pedersen, også var enig, men det ærede medlem gjorde — jeg havde nær sagt lidt overflødig, som det viste sig — opmærksom på, at der var delte meninger herom i partiet venstre. Jeg forstod, at det ærede medlem frk. Helga Pedersen var noget betænkelig ved tanken om hastighedsbegrænsningstavler; det ærede medlem var i alt fald noget skeptisk. Jeg tror alligevel, vi i udvalget skal overveje, om man ikke, navnlig indenfor bebyggede områder, netop af de grunde, det ærede medlem hr. Victor Gram fremførte på en, synes jeg, så udmærket måde, bør opsætte hastighedsbegrænsningstavler adskillige steder som en vejledning for trafikken.

Også det ærede medlem hr. Stæhr Johansen var tilhænger af den gældende ordning, og det samme var tilfældet med det ærede medlem hr. A. C. Normann, der henviste til, at den gamle 60 km grænse var helt ude af takt med virkeligheden og havde været mere skadelig end gavnlige, og jeg forstod, at det ærede medlem heller ikke mente, at en 80 km grænse ville have nogen betydning i gunstig retning; det ærede medlem havde snarere den opfattelse, at en sådan hastighedsbegrænsning ville tjene til at hale hele gennemsnitsfarten opad. Derimod var det ærede medlem inde på den samme tanke, som jeg har været inde på, at vi nok bliver nødt til at interessere os for lokale hastighedsbegrænsninger.

Af ordførerne var det vist kun det ærede medlem hr. Lynnerup Nielsen, der var betænkelig ved den frie hastighed, og jeg vil gerne sige til det ærede medlem, at den tvivl, han gav udtryk for, har jeg delt. Det er

## [Justitsministeren.]

ganske givet, at man her står overfor en afvejning, og jeg må erkende, at jeg har været i meget høj grad i tvivl, inden jeg fandt frem til det standpunkt, som er nedfældet i lovforslaget. Jeg forstår meget vel de betragtninger, det ærede medlem har fremført om vejnettets karakter, om bebyggelsens karakter langs en række veje o. s. v.; men jeg er altså, når alt kommer til alt, sluttet med det resultat, at den gældende ordning bør opretholdes. Dette mødte jo navnlig modstand hos de ærede medlemmer hr. Thisted Knudsen, hr. Vagn Bro og hr. Johs. Christiansen.

Til det ærede medlem hr. Thisted Knudsen vil jeg sige, at vi er naturligvis enige i den principielle betragtning, at sikkerhedssynspunktet skal i forgrunden, og spørgsmålet er så blot, hvordan man mener at tilgodese dette hensyn på bedst mulig måde. Det ærede medlem pegede på, at mange af ulykkerne kunne skyldes farlige overhalinger og ud- og indkørsel til eller fra hovedvej og befærde vej, og det ærede medlem pegede på en tredje ulykkesårsag, nemlig den slette lysmarkering af motorkøretøjer, et problem, som det ærede medlem var enig i altså nu var løst.

Det ærede medlem hr. Thisted Knudsen nævnte en række tal på dræbte og kvæstede ved færdselsulykker. Jeg kender ikke de tal; jeg har det indtryk, at de er helt forkerte, men det er klart, at jeg er meget villig til at studere det materiale, det ærede medlem har, og hvor han har fået det fra. Tallene stemmer nemlig overhovedet ikke med de tal, som vi har fået opgivet fra statistisk departement. Jeg kan f. eks. nævne, at vi har bedt departementet undersøge, hvorledes tallene ligger ikke alene for antallet af indregistrerede motorkøretøjer i de fire sidste år, sluttende med 31. december 1953; men vi har bedt om oplysninger om antallet af dræbte, alvorligt tilskadekomne og lettere tilskadekomne for de fem første halvår af årene 1950—54, og de tal er helt anderledes end de tal, det ærede medlem opererede med. Jeg kan f. eks. nævne overfor det ærede medlem, at stigningen i antallet af dræbte fra første halvår 1953 til første halvår 1954 er fra 201 til 245, altså en stigning på et par og tyve procent, mens stigningen i antallet af alvorligt til-

skadekomne er fra 2 746 til 3 181, altså med 16 pct., og antallet af lettere tilskadekomne i de to halvår var henholdsvis 2 911 og 3 111, en stigning på 7 pct. Forholdet er dette, at antallet af indregistrerede motorkøretøjer fra 1952 til 1953 er steget med 18 pct., medens antallet af ulykkestilfælde med personskade er steget med 12 pct. Jeg vil være overordentlig interesseret i at stifte nærmere bekendtskab med det ærede medlems tal.

Det ærede medlem hr. Vagn Bro gjorde en række bemærkninger, som godt kunne friste til imødegæelse, også nogle ganske morsomme bemærkninger, både om salmeversnumre og om at overvinde sig selv. Jeg vil gerne sige til det ærede medlem, at jeg mener, at lovforslaget indeholder den tilstrækkelige hjemmel til, at vi kan gennemføre en hastighedsbegrænsning i bebyggede områder i det omfang, vi anser det for nødvendigt.

Det ærede medlem hr. Johs. Christiansen rejste det spørgsmål, om man kunne begrænse den såkaldte frie hastighed til de tilfælde, hvor vejen er forsynet med fire kørebaner, og det ærede medlem var selv klar over, at det jo var en mellem løsning. Jeg vil imidlertid gerne sige, at hvad der end i dag er fremført, må jeg vedvarende være af den opfattelse, at det vil være rigtigt at fastholde lovforslagets bestemmelser på dette område, altså den på dette område gældende lovgivning, og min begrundelse herfor er for det første det i og for sig negative, at der ikke er ført bevis for, at ændringen, som trådte i kraft 1. juli i fjor, har ført til en forøgelse af antallet af ulykker. Det er klart, at en meget stor fart forøger omfanget af den enkelte ulykke, når den sker; men jeg mener ikke, at der i det materiale, der foreligger, er ført noget bevis for, at den såkaldte frie hastighed har ført til en forøgelse af antallet af ulykker. Dernæst vil jeg fremhæve som mit andet argument, at en bestemt hastighedsgrænse, hvor vi end sætter den, i virkeligheden ingen vejledning giver de vejfarende. Vi kommer ikke uden om her at måtte lægge hovedvægten på, at den enkelte bærer ansvaret for, at hans kørsel er forsvarlig, alle forhold taget i betragtning. Endelig for det tredje vil jeg anføre den betragtning, at hvis man tænker sig at bekæmpe færdselsulykkernes antal

## [Justitsministeren.]

gennem en nedsættelse af hastighedsgrænsen, bliver man nødt til at foreslå den nedsat til et så lavt niveau, at i virkeligheden ingen tør tage ansvaret derfor, fordi man ved, at den simpelthen ikke lader sig overholde.

Det er disse grunde, positive og negative, der i hovedsagen fører mig til at anbefale, at vi bliver stående ved det, der er indeholdt i forslaget, og som er gældende efter den i øjeblikket gældende lov.

Også om spørgsmålet fuldt stop var der megen uenighed de ærede ordførere imellem. Jeg forstod det sådan, at det ærede medlem frk. Helga Pedersen var noget skeptisk overfor tanken om at udvide antallet af stop-tavler. Det ærede medlem pegede bl. a. på, at dette, at man stopper vognen fuldstændig, ikke giver tilstrækkelig sikkerhed, for, siger det ærede medlem, det er jo den pågældende selv, der bestemmer, hvornår han igen vil sætte i gang, og det er naturligvis rigtigt. Men der kan dog for mig ikke være nogen tvivl om, at har man bragt vognen til fuldkommen standsning, er mulighederne for at undgå en ulykke ved udkørsel på vejen faktisk væsentlig større, end hvor man glider ind i trafikken.

Det ærede medlem hr. Stæhr Johansen og andre ærede ordførere var inde på den tanke, at man burde gå over til fuldt stop i alle tilfælde ved indkørsel på hovedvej. Dertil vil jeg gerne sige, at jeg vil være betænkelig ved at dekretere fuldt stop, hvor der er helt fri overskuelighed, fordi det ikke er muligt at få bestemmelsen overholdt, og fordi bestemmelsen af trafikanterne vil blive følt som urimelig. Man vil ikke have forståelse for, at en overtrædelse af en sådan bestemmelse — og det er jo meningen med den — i det enkelte tilfælde skulle belægges med straf, bøde, eller hvad man nu kunne tænke sig; man ville føle det urimeligt at belægge med straf i tilfælde, hvor der i virkeligheden var fuldstændig fri overskuelighed. Men det, jeg har ønsket, er, at man skulle gøre de gældende regler enklere og klarere ved at ophæve den mellemtilstand, vi har nu.

Hvor den almindelige trekantstavle, hvor overskueligheden ikke er tilstrækkelig, skal medføre fuldt stop, mener jeg det er nødvendigt, at myndighederne bedømmer denne

overskuelighed. Det ærede medlem hr. Stæhr Johansen gjorde en meget rigtig bemærkning om problemet med at anbringe stop-tavle ved andre veje end ved udkørsel til hovedvej, nemlig at det kunne indebære en risiko for trafikanterne. Jeg pegede selv på det ved min fremsættelse af lovforslaget, idet jeg sagde, at den trafikant, der kører ind efter at have gjort stop foran en fuldt stop-tavle, kan få den fejlagtige opfattelse, at han kører ind på en hovedvej med alt, hvad dermed følger, og derfor er jeg enig i, at man skal være varsom med at anvende fuldt stop-tavler, hvor det ikke drejer sig om indkørsel på hovedvej.

Til de forskellige ærede ordførere har jeg ganske enkelte bemærkninger.

Jeg er enig med det ærede medlem hr. Victor Gram i, at det ville være en lykke, om vi kunne få en bedre udbygget færdselsstatistik, der kunne indeholde, som det ærede medlem udtrykte det, en analyse af ulykkernes årsager. Jeg tror, det vil være meget lykkeligt, når man skal udforme en færdselslovgivning, da at have en sådan færdselsstatistik, der virkelig indeholdt en analyse af ulykkernes årsager. De bemærkninger, det ærede medlem gjorde i tilknytning til bestemmelsen i § 40, stk. 2, om anvendelsen af kort lys på tilstrækkeligt oplyste gader og veje, er jeg særdeles villig til at drøfte med det ærede medlem i udvalget. Og det spørgsmål, det ærede medlem nævnte om refleksglassenes størrelse, vil jeg meget gerne tage med i overvejelserne i forbindelse med udarbejdelse af en ny motorlovbekendtgørelse.

Endvidere rejste det ærede medlem hr. Victor Gram spørgsmålet om forbud mod parkering på hovedvej i lygtetændingstid, og med den begrænsning, der ligger i det sidste, vil jeg mene, det var særdeles rimeligt at drøfte, om ikke man skal gå hertil.

Jeg takker naturligvis det ærede medlem hr. Victor Gram for de bemærkninger, han fremsatte om knallerterne, ligesom jeg takker det ærede medlem, fordi han var enig med mig i, at vi må søge at intensivere færdselspropagandaen, eventuelt gennem udsendelse af en populær fremstilling af de nye færdselsregler, når loven træder i kraft.

Også det ærede medlem frk. Helga Pedersen vil jeg takke for hendes bemærkninger om knallerterne. Om de vinder nogen gen-

## [Justitsministeren.]

klang i venstres presse, kan være tvivl underkastet, men det ærede medlem har jo aldrig været bange for at tale Roma midt imod, selvom Roma eventuelt hed „Sorø Amtstidende“. Jeg var altså glad for at høre det ærede medlems bemærkninger om knallerterne. Jeg tror, at det ærede medlem, når vi får talt nærmere om det, vil være enig med mig i, at spørgsmålet om knallerter på cyklesti må være et spørgsmål, der afgøres i det enkelte tilfælde. Det ærede medlem vil i hvert fald være enig med mig i, at hvor der er cyklesti langs hovedvej — og disse cyklestier befærdes jo ikke ret meget — vil det være helt urimeligt ikke at henvisse knallerterne til at benytte sig af dem.

Det ærede medlem, frk. Helga Pedersen kom med en bemærkning om, at der stadig var tale om en meget vidtstrakt bemyndigelseslov. Derom vil jeg gerne sige, at vi har bestræbt os for i justitsministeriet at begrænse bemyndigelserne, såvidt det var muligt, og det ærede medlem må ved at sammenholde lovforslaget med færdselskommissionens udkast erkende, at vi her faktisk har gjort en positiv indsats, som må fortjene al mulig anerkendelse ud fra det synspunkt, at man ønsker så få bemyndigelser som muligt. Men det ærede medlem vil sikkert også erkende, at den tekniske udvikling gør det nødvendigt på en række områder at have relativt vidtgående bemyndigelser.

De betragtninger, det ærede medlem frk. Helga Pedersen fremførte vedrørende de spirituspåvirkede motorførere, er jeg for såvidt enig i. Jeg nævnte selv dette, at jeg principielt vil være tilhænger af at bevare den fri bevisbedømmelse, men jeg vil gerne føje til, at jeg har ikke villet tage endelig stilling dertil. Det er et spørgsmål, vi er nødt til at vende tilbage til — dette vil jeg også gerne sige til det ærede medlem hr. Heilesen. Når de undersøgelser, der er igangsat af de nordiske retsmedicinske institutter, er afsluttet, bør tinget tage stilling til, om man skal gå over til fællesnordiske regler, eller om vi, hvad jeg principielt anser for det rigtigste, skal bevare den frie bevisbedømmelse, og jeg forstår, at det ærede medlem frk. Helga Pedersen og også det ærede medlem hr. Stæhr Johansen var enige med mig heri.

Det ærede medlem frk. Helga Pedersen og det ærede medlem hr. Stæhr Johansen vendte sig voldsomt imod bestemmelsen om drosker og lillebiler, og det ærede medlem hr. Stæhr Johansen sagde, at det var en socialiseringsbestemmelse. Det skulle han ikke have sagt, for han ved, at det hidser mig frygtelig op; vi får så lidt socialisering i denne tid, at når der er lidt, synes jeg vi må holde fast på det. Men naturligvis, vi må snakke om det.

Det ærede medlem frk. Helga Pedersen var utilfreds med, at justitsministeriet har ændret bestemmelsen om antallet af påhængsvogne. Jeg vil hertil sige, at det, vi først og fremmest tænkte på, var påhængsvogne efter lastbiler, og dér må jeg holde på, at to påhængsvogne efter en lastbil, der kører med over 60 kms fart — hvad den ganske vist ikke må — er et ret farligt instrument på en landevej. Med hensyn til traktorerne tror jeg vi kan komme til enighed ved en drøftelse af spørgsmålet.

Det ærede medlem gjorde endelig en bemærkning, og den fik tilslutning af det ærede medlem hr. Holmberg, om færdselspolitiets vogne. Det er et meget aktuelt spørgsmål. Jeg skal have i erindring, hvad der er sagt herom, men vi er i hvert fald nødt til at udruste færdselspolitiet med sådanne køretøjer, at det kan få fat i færdselsforbryderne; det kan jo ikke nytte, at politiet kommer haltende bagefter, så udretter det aldrig noget.

Når det ærede medlem hr. Stæhr Johansen siger, at loven burde være kommet noget før, går jeg ud fra, at det ikke er nogen bebrejdelse mod færdselsudvalget og endnu mindre mod justitsministeriet, hvis meget dygtige embedsmænd, da betænkningen forelå, har haft et overordentlig forceret arbejde med at gennemgå denne og nå til den endelige afpuksning af forslaget.

Det ærede medlem gjorde nogle bemærkninger om akseltrykket og var noget betænkelig ved, at vi i lovforslaget har lagt os fast på en bestemt maksimumsgrænse. Det ærede medlem pegede med rette på, at der jo er et konkurrencemoment for danske vognmænd overfor udenlandske. Imidlertid er der en dispensationsbeføjelse i forslaget, en speciel i § 45, stk. 6, og en generel i § 51, stk. 2. Vi har været opmærksom på, at her

## [Justitsministeren.]

er et konkurrencespørgsmål, og vi overvejer, under hvilken form det vil være muligt at imødekomme de berettigede ønsker, der her kan fremføres af de danske vognmænd.

Jeg vil også gerne takke det ærede medlem for hans bemærkninger om knallerterne, navnlig fordi han så stærkt betonede, at ordningen nu er tilfredsstillende. Det mener jeg nu ikke vinder genklang overalt i den konservative presse, men det gør ikke noget.

Det ærede medlem sagde, hvad jeg hæftede mig lidt ved, at han i og for sig ønskede flere hovedveje. Mine overvejelser er nærmest gået i retning af at begrænse antallet af hovedveje. Jeg har ønsket at tage hele spørgsmålet op, fordi jeg er tilbøjelig til at tro, at nogle af vejene er ret korte til at blive udrustet med den særbeføjelse at blive hovedvej. Det er muligt, at vi finder hinanden ved at blive stående ved det nuværende — det er jo altid hyggeligt.

Færdselsundervisning i skolerne gjorde det ærede medlem en bemærkning om. Jeg er ganske enig med det ærede medlem i, at der må gøres noget for at fremme færdselsundervisningen, men jeg vil understrege, at indøvelsen af de praktiske regler naturligvis først og fremmest er en skolemæssig opgave, og at politiets opgave her bliver supplerende og hjælpende.

Jeg forstår, at det ærede medlem hr. Stæhr Johansen var enig med det ærede medlem hr. Victor Gram i, at vi skal drøfte spørgsmålet om tilladelse af parkering på hovedveje.

Jeg vil gerne sige til det ærede medlem hr. Stæhr Johansen, og det gælder også som svar til det ærede medlem hr. Tholstrup, at spørgsmålet om skinner på vejene kan vi ikke løse ved dette lovforslag.

Til det ærede medlem hr. A. C. Normann vil jeg gerne sige, at jeg er naturligvis enig med ham i hans betragtninger om den for ringe færdselskultur. Jeg forstod, at det ærede medlem mente, at der også var for

lidt politi på vejene. Vi har netop i forrige og i denne uge i justitsministeriet ført forhandlinger med rigspolitichefen og politimesterforeningens formand for at finde frem til en ordning, hvorefter vi kunne forøge færdselspatrouilleringen året rundt, men således naturligvis, at der kunne finde en særlig forøgelse sted i de værste trafikmåneder, sommermånederne.

Jeg tænker, vi når frem til en ordning, som vil vise sig tilfredsstillende, men jeg vil gerne sige, at det er altid en skønssag, hvor meget politi man skal have, en afvejning af de modstridende hensyn. Vi kan ikke anbringe færdselsbetjente ved alle kurver og på alle bakketoppe. Vi har forsøgt at ramme det rigtige efter de erfaringer, vi har indhøstet i sommer, og er nået frem til en ordning, som vi indtil videre vil forsøge, og som vi håber på er holdbar. Jeg er klar over, at den kan give anledning til nogen diskussion, fordi det i høj grad er en centraliseret ordning, men jeg mener, det var nødvendigt at nå frem til en ordning på den linie.

Jeg er enig med det ærede medlem i, at der findes forskellige hastighedsbegrænsningstavler, som er uden kontakt med den sunde fornuft, og det vil være rimeligt at tage dette spørgsmål op til revision.

Så gjorde det ærede medlem en bemærkning, som jeg er lidt usikker overfor. Jeg forstod, at han mente, at den, der ved et færdselsuheld har hovedskylden, vel skal straffes, men at den anden, som måske har forsyndet sig i en eller anden retning, ikke bør straffes, fordi det kunne have psykologiske virkninger på den hovedskyldige. Det vil meget, meget ofte være sådan ved færdselsuheld, at der er skyld på begge sider, at hovedskylden åbenbart er hos den ene part, men at den anden part har gjort sig skyldig i så væsentlige forsyndelser mod færdselsreglerne, at det næppe vil være rimeligt at lade ham slippe fuldstændigt. Det er ikke alene et spørgsmål om, hvorvidt den, der også har forsyndet sig, skal have straf, men tillige om, hvorvidt han skal

[Justitsministeren.]

have fuld erstatning. Jeg er derfor lidt betænkelig ved det ærede medlems anskuelse. Men vi kan jo tale om det i udvalget, idet jeg gør opmærksom på, at alle bestemmelser om ansvarsforsikring i forslaget er uændrede i forhold til gældende lov, idet vi afventer den internordiske kommissions resultat, inden vi foretager ændringer.

Jeg er enig med det ærede medlem hr. Tholstrup i, at obligatorisk selvrisko må overvejes. Jeg kunne også tænke mig, at nyproblemet om udvidet regresret måtte tages med.

Det ærede medlem hr. A. C. Normann var ligesom jeg af den opfattelse, at vor stilling tagen til spørgsmålet om at kriminalisere spirituspromillen må afvente en endelig afklaring.

Det ærede medlem hr. Lynnerup Nielsens betragtninger om vejnettet deler jeg, men det ærede medlem er naturligvis klar over, at det er et spørgsmål, som ikke lader sig løse ved denne lov. Jeg forstår udmærket, at dette synspunkt kan føre det ærede medlem til det resultat, han når til i spørgsmålet om det, vi kalder fri hastighed. Det har ikke ført mig til det, fordi jeg af de grunde, jeg har nævnt, mener, at andet taler derimod.

Det ærede medlem understregede, og det var jeg meget glad for, at forslaget efter hans opfattelse indeholder en yderligere hensyntagen til fodgængerne. Det mener jeg er ganske overordentlig væsentligt. Specielt nævnte det ærede medlem spørgsmålet om fodgængerovergangene, og jeg takker det ærede medlem for de bemærkninger, han fremførte derom.

Det ærede medlem nævnte også bestemmelsen i § 15, stk. 2, om begrænsning af arbejdstiden for erhvervschauffører. Jeg skal sige til det ærede medlem, hvad der også står i bemærkningerne til lovforslaget, at det er vor hensigt snarest at tage spørgsmålet op, for jeg er helt enig med det ærede medlem i, at disse overtrætte chauffører kan frembyde og frembyder en risiko både for sig selv og andre.

Jeg er også det ærede medlem taknemlig for den tilslutning, han gav til forslagets bestemmelse om, at cyklepedaler fremtidig skal forsynes med refleksanordninger. Jeg tror nok, det ærede medlem har ret i, at det

kan være vanskeligt at få det gennemført indenfor den 1 års frist, lovforslaget opererer med. Som jeg allerede antydede i min fremsættelsestale, er vi i justitsministeriet gået i gang med at undersøge, om det kan lade sig gøre, eller om vi, inden forslaget forlader det høje ting, skal stille ændringsforslag om en forlængelse af fristen specielt på dette område.

Til det ærede medlem hr. Tholstrup vil jeg gerne sige, at jeg naturligvis var lidt ked af det ærede medlems lidt bidske bemærkninger om, at forslaget var for meget præget af politifolk og jurister, men jeg forstår, at det var den praktiske forretningsmands eller her måske snarere den praktiske bilists synspunkter. Jeg synes nu alligevel ikke, at de indvendinger, det ærede medlem fremførte mod forslaget, var så tungtvejende.

De enkeltheder, det ærede medlem nævnte, vil naturligvis blive taget op under udvalgsbehandlingen. Der er blot en enkelt af dem, jeg gerne vil dvæle ved. Det er spørgsmålet om nummerplader for motorcykler. Det er blevet fremført i dagspressen, at det var overordentlig uheldigt med disse skarpe nummerplader foran på motorcykler. Vi ville gerne dengang have rettet det, men havde ikke mulighed derfor, fordi ordningen er hjemlet i den gældende motorlov. En række af den slags tekniske bestemmelser har vi udeladt i den nye lov, og vi er opmærksomme på, at det er et problem, som kræver sin løsning i den kommende motorbekendtgørelse.

Det ærede medlem nævnte også et andet spørgsmål, som jeg gerne vil gøre en enkelt bemærkning om, spørgsmålet om aflåsning af automobiler. Jeg har allerede sagt i min fremsættelsestale, at teknikerne ikke mener at være nået frem til en tilstrækkeligt effektiv løsning. Det ærede medlem hævder, at de nye bilers aflåsningssystem er effektivt, og derom tvivler jeg ikke, det er også oplyst for mig af teknikerne, men forholdet er det, at indførelse af dette system i de gamle biler ville medføre en næsten uforholdsmæssig bekostning, og derfor er vi altså meget tilbage.

Jeg skal slutte med at sige, at jeg deler den opfattelse, at uanset hvor god en færdselslov det lykkes os at nå frem til ved forhandlingerne i det høje ting, og uanset,

## [Justitsministeren.]

havde jeg nær sagt, hvor meget politi vi sætter ind på at søge fornuftige færdselsregler overholdt, er og bliver det til syvende og sidst et spørgsmål om her i landet at skabe en højere færdselskultur end den, vi i øjeblikket har. Jeg er slet ikke blind for det rigtige i den tanke, at vi her har uhyre meget at lære, og at meget ville være opnået, hvis vi kunne lære af englænderne. Jeg ved ikke, om det er noget, der ligger i den danske folkekarakter. Det er muligt, at det kan forklares på mange andre måder, f. eks. ved, at trafikintensiteten er steget så voldsomt i løbet af få år, men at stigningen ikke er så voldsom, at den i sig selv tvinger til hensyntagen. Jeg beder om, at man lægger mærke til, at flertallet af ulykkerne ikke sker, hvor trafikken er særlig intensiv, nemlig i hovedstaden; der er trafikken så intensiv, at man simpelthen må udvise megen agtpågivenhed. Den samme nødvendighed foreligger ikke ved landevejskørsel, og der sker i virkeligheden ulykkerne. Det ærede medlem hr. Vagn Bro brugte vendingen: jo flere biler, des mere hastighedsbegrænsning. Jeg synes, at konsekvensen så tilsidst bliver, at vi får millioner af biler, og de holder allesammen stille.

(Kort bemærkning).

**Thisted Knudsen:** Jeg fik det indtryk, at den højtærede justitsminister bestred rigtigheden af de tal, jeg fremførte i mit indlæg. Ministeren ville gerne have at vide, hvorfra jeg havde disse oplysninger. Ja, vi menige folketingsmedlemmer har heldigvis nu fået et sted, hvor vi kan henvende os, og det er i folketingssekretariatet; vi har jo ikke administrationen til rådighed på samme måde som ministeren og skal heller ikke have det. Med formandens tilladelse vil jeg gerne citere af et notat, jeg har modtaget fra sekretariatet:

„Folketingssekretariatet,  
København, den 26. november 1954.

Hr. folketingsmand Thisted Knudsen.

Ifølge oplysning fra færdselspolitiet udviser en sammentælling af de månedlige opgørelser følgende tal for dræbte og kvæstede i tiden 1. juli 1952—1. juli 1953 og 1. juli 1953—1. juli 1954. . .“  
og så nævner man færdselspolitikets tal, de

tal, jeg her har fremført. Det drejer sig om passagerer og motorførere, der er kommet til skade, og der er tale om en fordobling af antallet. Jeg tvivler ikke om, at disse tal er aldeles rigtige, og der er ingen som helst grund til at drage dem i tvivl.

**A. C. Normann:** Jeg ønsker ikke, at det skal blive opfattet således, som den højtærede justitsminister måske har gjort det, at jeg vil foretrække, at vi i forbindelse med færdselsloven får landevejene overstrøet med politi og en vældig udvidelse af færdselspolitiet, således at man faktisk bliver i stand til at føre en effektiv politikontrol med trafikanterne i landet, for jeg tror ikke, det er muligt at gå så vidt. Det er muligt, at man en overgang, efter at de nye bestemmelser er gennemført, skal have noget mere politi på vejene, det tror jeg ville medføre en yderligere sikring. Iøvrigt må jeg sige, at jeg tror mest på prævention i form af større straf, når fejl konstateres ved domstolene eller ved politiets undersøgelser af ulykker eller uheld. Jeg tror, at man faktisk kan opnå en hel del ved at skride hurtigere ind end hidtil overfor den, som har begået fejlen, altså ved en forøgelse af ansvarsbevidstheden.

Jeg har talt om domsprøvelse, og nu siger den højtærede justitsminister, at det ikke kan være sådan, at man, når der faktisk konstateres væsentlig skyld på begge sider, lægger skylden på den ene part og ikke på begge. Nej, det vil jeg indrømme, hvis der er tale om noget i retning af væsentlig skyld eller overhovedet nævneværdig andel i uheldet eller ulykken for begge parter vedkommende. Det, jeg har talt imod, er den domspraksis, som er almindelig, hvad mange har erfaret, at man ligefrem søger at finde noget at hænge også den anden part op på; det kan være en teknisk fejl, det kan være en manøvre, som ikke har forbindelse med ulykken. Derfor ser man også — jeg har fornylig set et eksempel derpå — at det ved domstolenes erstatningsafgørelser pålægges den ene part at betale hele erstatningen, men begge parter får bøde, formentlig udfra den betragtning, at den anden part vel skal have en bøde for den tekniske fejl, men ikke fordi den har bidraget til, at ulykken skete; man benytter lejligheden til at ramme ham, fordi der er en fejl ved hans



[A. G. Normann.]

vogn. Jeg synes, man skulle se at komme ind på en domspraksis, hvorefter man såvidt muligt ikke er smålig, men ser bort fra den slags detailspørgsmål, som man ellers kan hænge en bilist op på — og det kan man i mange tilfælde, hvis man gennemfører den façon — og placerer ansvaret hos den, der har skylden i den aktuelle ulykke, og ikke interesserer sig slet så meget for den anden.

Det ærede medlem hr. Johs. Christiansen pegede på lovforslagets § 37 og sagde, at ulykkerne formentlig ville blive færre, hvis kørslen holdtes indenfor en begrænset hastighed. Deri er jeg ganske enig med det ærede medlem og også med det ærede medlem hr. Vagn Bro, hvis man kunne gennemføre en begrænset hastighed, altså en nedsættelse af den faktiske hastighed, der køres med ude på landevejene; men det, vi taler om her, er bestemmelserne i en lov, og jeg synes, vi har så dyrekøbt og håndfast dokumentation for, at dette, at vi i loven har en hastighedsgrænse, endog en meget lav hastighedsgrænse, ikke får tilsvarende virkninger på den faktiske trafik, og det er min overbevisning, at hvis man sætter en hastighedsgrænse ved 80 km, vil denne virke direkte skadeligt. For det første vil politiet formentlig for at være på den sikre side give trafikanter, der kører over 80 km, en vis margin, og det vil sige, at den effektive hastighedsgrænse bliver på op mod 90, men selv 80 km i timen er en ganske uforvarlig hastighed på en meget stor del af de danske veje. For det andet vil mange mennesker sige: ja, men 80 km er tilladt ifølge loven, det opfattes som en forsvarlig hastighed, det har myndighederne fastslået, og så har vi regnet med, at vi kunne køre 80. Det er ligesom med rationeringer, der skal udnyttes. Det har en psykologisk virkning i retning af at få trafikanterne til at køre stærkere, end det er forsvarligt, og der er hundreder eller tusinder af lokale områder, hvor det danske vejnet er i en sådan stand, at en hastighed på 60—80 km pr. time er fuldstændig uforvarlig. Derfor mener jeg, at hvis man vil nå frem til en effektiv bekæmpelse af fejlene, så må man ind på en lovgivning med større personligt ansvar.

Vi ser da også, at det ærede medlem hr. Vagn Bro, der går så stærkt ind for en hastighedsgrænse, i og for sig ikke frem-

fører saglige argumenter; han går ikke i rette med de argumenter, den højtærede justitsminister og jeg for min beskedne part har fremsat mod de grunde, der kunne tale for en fiksering af hastighedsgrænsen. Det ærede medlem hr. Vagn Bro tilføjer så imidlertid, at i virkeligheden må målet være at komme ind på fri hastighed, og dermed må man sige, at den begrænsede hastighed, fast lovbestemmelse om begrænset hastighed, er opgivet af både guder og mennesker og det ærede medlem hr. Vagn Bro. Når målet må være det, ser jeg ikke rigtig, hvad vi skal tøve efter. Jeg kan ikke med den koncentration af færdslen, som det ærede medlem talte om, tro, at det ærede medlem vil få grund til at hævde, at det senere vil være mere bekvemt at gå væk fra den.

I anledning af det ærede medlems bemærkning om, at med koncentrationen af trafikken, med det stigende antal motorkøretøjer, skulle hastigheden nedsættes, vil jeg sige, at jeg ikke tror, at den teori kan holde. Jeg tror, det er en erhvervs sygdom hos politimestre at opfatte det sådan, at man kan bestemme i loven, hvilken hastighed befolkningen skal køre med, også i de store distrikter af landet, hvor det ikke kan kontrolleres af politiet.

I Amerika, hvor man kører med en gennemsnitshastighed, der ligger langt, langt over vor, og hvor man har en helt anderledes koncentration af køretøjer på de store landeveje med op til 4 eller 6 baner i hver retning, der praktisk talt alle er overfyldt, og hvor man kører med en hastighed på 80—100 km, har man efter de oplysninger, jeg har fået, større sikkerhed end her. Der sker, hvad jeg tror vil kunne bekræftes, et mindre antal ulykker til trods for den større hastighed og vældige koncentration, men det ligger naturligvis også i, at de derovre ikke har så mange cyklister og fodgængere og dårlige trafikanter, og at trafikken i sig selv er så farlig for dårlige trafikanter, at straffen kommer over dem øjeblikkelig ude i færdslen.

Så har jeg en enkelt bemærkning at gøre i anledning af, hvad dels den højtærede justitsminister, dels det ærede medlem frk. Helga Pedersen har sagt om kommunernes adgang til at begrænse tilgangen til vognmandsbranchen. Der skal meget stærke

[A. C. Normann.]

argumenter til fra den højtærede justitsminister for at overbevise min gruppe om, at en sådan ændring vil være nødvendig eller blot rimelig.

Jeg skal lade en hel del småting ligge og blot tilsidst sige, at af denne debat udkrystalliserer sig efter min mening 3 ting. For det første må vi ind på gennem de ændringer, der skal finde sted, at skabe en større personlig ansvarlighed; og for det andet må vi ind på, hvad der måske ikke direkte hører hjemme under færdselslovgivningen, at få gennemført, at friktionen mellem de langsomt færende og de hurtigt færende afskaffes eller formindskes, fordi selve kilden til ulykkerne er, at nogle færdes med 80—90 kms fart, andre, fodgængerne, med 5 kms fart og atter andre, cyklisterne, med op til 20 kms fart. Al opmærksomhed må rettes imod at få disse forskellige arter af trafikanter fjernet fra hinanden, for faremomentet består ikke i selve hastigheden, men i den stærke differentiering af hastigheden. For det tredje — og jeg forstår nu, at det er man fra alle sider her i tinget enig om — må der gøres en indsats for at højne færdselskulturen og få befolkningen, trafikanterne, opdraget til større hensyntagen og mere hjælpsomhed i trafikken.

**Tholstrup:** Det ærede medlem hr. Victor Gram talte om kørsel med det lange lys i gaderne. Jeg mener, at det, der savnes, er, at automobilfabrikkerne udstyrer køretøjerne med en tredje lygteføring. Man har disse parkeringslys, som er meget dårlige i gadekørsel, f. eks. i regnvejr, og man har det store lys. Fabrikkerne burde opfordres til at fabrikere vogne med en lygteføring, der egner sig særlig til gadekørsel.

Til det ærede medlem hr. Stæhr Johansen vil jeg gerne sige, at den ringe færdselskultur, som det ærede medlem mener vi har, hænger sammen med, at vi har for mange forbud. Det er disse forbud, der virker helt nedbrydende på færdselskulturen. Kultur kan kun trives i frihed. Derfor tilsigter jeg en lovgivning, der virker vejledende, men rummer så få forbud som overhovedet muligt. Derfor skal vi ikke have flere stopskilte ved hovedvej, tværtimod.

Det ærede medlem sagde, at radioen bør

have en daglig 3 minutters udsendelse om færdsel. Det vil sikkert være udmærket, men jeg ved ikke, om en gennemførelse af mit forslag, som jeg sendte til radiatorådet, i og for sig ikke ville være lige så effektiv. Det gik ud på en ugentlig udsendelse med de aktuelle, nylig hændte ulykker som erfaringsgrundlag. Der skulle så gives en vurdering af disse ulykker og en forklaring på, hvordan de kunne have været undgået. Man har en gang imellem set et tilløb til det i „Ekstrabladet“. Det er noget af det rigtige, når man skal have folk til at interessere sig for tingene, at få fat i det aktuelle og sætte det under diskussion i 5—10 minutter.

Jeg er ligeledes tilhænger af, at færdselsundervisningen i skolerne fremmes, men det er ikke nok at lære børnene at tage hensyn til hinanden i færdslen. Hvis man fik lært børnene i det hele taget at tage hensyn til hinanden, ville det blive naturligt for dem at gøre det under alle forhold, og så blev det også naturligt for dem i færdslen.

Jeg henviste til den høje færdselskultur i England, som jeg mener skyldes sportsånden der. Jeg tror, at skolerne bør interessere sig mere for at skabe den rette sportsånd hos eleverne end for at udvikle den rette sportskrop; derigennem vil man opnå det, der er brug for, nemlig at lære dem at vise hensyn til hinanden.

Jeg er derimod ikke enig med det ærede medlem i, at grænsen 8 tons akseltryk for store lastvogne er for lav. Jeg tror, vi er kommet op på det maksimale, der bør tillades, og skal der gives dispensationer, må det være i rene undtagelsestilfælde, i hvilke det drejer sig om en særlig transport.

I øjeblikket er kun 6 tons akseltryk tilladt, men 8 tons akseltryk sætter vognen i stand til at bære 4—5 t ekstra. Derved kommer vi op på, at disse vogne vejer 24—25 t, og det er der næsten ingen af vore veje der kan holde til. Jeg vil bestemt modsætte mig, at det skal være den højtærede justitsminister, der giver dispensation på dette område. Hvis sådanne dispensationer skal gives, bør det være vejautoriteterne, der gør det.

Det ærede medlem hr. Thisted Knudsen brugte nogle tal, og der synes at være nogen diskussion om rigtigheden af disse tal — naturligvis ikke om de er læst rigtigt op,

## [Tholstrup.]

men om de er korrekte. Tal er tal, og der er som regel altid en baggrund for sådanne tal. Vi fik ingen korrigerende af tallet på, hvor mange motorkøretøjer der var kommet til. Det ærede medlem nævnte, at der var kommet 30 000 til i det sidste år. Der er kommet 50 000 til alene i første halvdel af dette år, og dertil kommer knallerterne. Der kører over 100 000 knallerter i dag, og tallet på dem er sandsynligvis forøget med 50 000 alene i år. Det viser, at der er baggrund for, at der sker flere ulykker; det må blive følgen, når der kommer så mange flere ud i færdslen, som ikke er søvede i at køre.

Det ærede medlem hr. Vagn Bro sagde, at alle skal respektere trekanten. Ja, men det er jo det, de ikke gør, og det samme kan siges om en hastighedsgrænse, som alle skal respektere, 60 km eller 80 km, hvad man nu måtte fastsætte. De respekterer den ikke. (*Vagn Bro*: Det skal de lære!). Ja, men man har beviser for, at de ikke gjorde det før, og man har beviser for, at de ikke respekterer trekanten i dag, til trods for at den står ved hver hovedvej og minder dem om, at de skal passe på. Bestemmelserne om fri hastighed læser de kun den dag, de skal have kørekort. Altså, til trods for de hundrede daglige påmindelser overholder man ikke hovedvejsbestemmelserne. Det er uhenigtsmæssigt at fastsætte regler, som virker urimeligt; folk overholder dem ikke. Men der kunne være tale om at få anbragt disse skilte rigtigt, så de bedre kan ses. Her var der noget at gøre for politimestrene rundt omkring.

Det ærede medlem betvivlede min evne til at fremsætte betragtninger over færdselskulturens bedring. Det er det almene indtryk efter trafikken i København at dømme, at der bliver taget større hensyn til andre i færdslen; det er ikke noget, jeg selv har fundet på. Jeg har iagttaget det med mine egne øjne her i København, hvor jeg færdes mest, og har fået det bekræftet ved mange samtaler. Det kan godt være, at det samme ikke gør sig gældende i Køge, men så må vi håbe, at det ærede medlem, som har sin daglige gerning i Køge, får rettet lidt op på færdselskulturen der.

Efter det ærede medlem hr. Johs. Christiansens mening havde vi for vage stop-

regler. Det ærede medlem har ikke ret heri. Det, der er vagt, er selve skiltene, trekantene igen. Undertiden er de anbragt mellem grenene på et træ, og de, der kører, har deres øjne rettet mod vejbanen. Det samme gælder cyklisterne, som tit kører ud for den røde trekant, fordi den ganske simpelt ikke ses. Det er færdselspolitiets eller justitsministeriets forskellige hjælpere eller politimestrene, eller hvem ved jeg, der er skyld i, at skiltene er anbragt så dårligt og så forkert. Hvis dette bliver rettet, vil ulykernes antal gå betydeligt ned. Der skal altså ikke opsættes nye skilte, som koster mange tusinde kroner, det gælder bare om at få anbragt de forhåndenværende skilte lidt længere nede.

Jeg deler den højtærede justitsministers rigtige betragtninger om, at stop ikke altid er heldigt, hvor der ikke er dækket for ud-sigten; tværtimod, den glidende trafik er langt bedre end stop og igangsættelse, hvis dette kan undgås. Det er rigtigt, at man ikke kan få sådanne skilte respekteret; hvis lovens bestemmelser opfattes som urimelige, vil de blive overtrådt. Det er vor pligt at gennemføre rimelige love. Lovene gives for folket, og de skal være i overensstemmelse med folks retsbevidsthed, og det vil igen sige rimelige. Det er en sund betragtning, og jeg glæder mig over, at den højtærede justitsminister deler den.

Spørgsmålet om, hvor knallerterne skulle køre, blev lige nævnt. Jeg holder på, at knallerterne skal køre på cyklestierne, når de kører med samme fart som cyklerne, og her er jeg åbenbart i overensstemmelse med det ærede medlem hr. A. C. Normann, der holder på, at de, der har samme fart, bør følges. De knallerter, der vil køre stærkt, må køre på gaden, hvorved man efter min mening har løst spørgsmålet på en fornuftig måde.

Den højtærede minister omtalte min modvilje mod, at jurister og politifolk udfærdigede lovene. Ja, jeg har det indtryk, at det for disse mennesker ofte gælder om først og fremmest at gøre lovene let anvendelige for domstolene i tilfælde af konflikter, medens jeg mener, at hovedvægten må lægges på at udforme lovene med henblik på alle dem, der ikke kommer for domstolene.

**Vagn Bro:** Det ærede medlem hr. A. C. Normanns argumentation for, at jeg for såvidt også havde forladt den frie fart, forbavser mig. Det ærede medlems meningsfælle, det ærede medlem hr. Johs. Christiansen, fremsatte netop de synspunkter, som jeg mente jeg havde fremsat, nemlig, at forudsætningerne først skal være i orden.

Man mener ikke, at hastighedsgrænser kan overholdes. Det er ganske mærkeligt, at man nu kommer med en række nye bestemmelser og så samtidig siger, at på dette punkt kan lovregler ikke overholdes. I den sidste halve snes år har det været sådan — og det kunne man udfra statsretlige hensyn angribe politiet for — at man har sat hastighedsreglerne til side. Det er selvfølgelig sket med ministrernes tilslutning, men man har altså set bort fra reglerne om hastighedsbegrænsning på f. eks. 60 km og 30 km, som der står i loven. Men hvis man vil, kan man få folk til at overholde reglerne.

Jeg kan nævne et eksempel. Der blev for en række år siden kørt ganske uforsvarligt på Strandvejen. Det hørte op i løbet af 1 måned. Dommeren deroppe sagde: nu er der ingen debat, nu bliver boderne tre-, fire-, femdoblet, og atter blev der kørt ordentligt på Strandvejen. Jeg erkender, at det ikke er rart med en sådan fremgangsmåde, og at man næsten kan kalde det diktatur, men når folketinget fastsætter bestemmelser, som underskrives af kongen, må de overholdes.

Må jeg endelig gøre den bemærkning til det ærede medlem hr. Heilesen, at det ærede medlem i og for sig kunne have ret i, at ikke alene undertegnede, men måske flere skulle have nævnt spørgsmålet om spiritus og færdsel, for det er et meget alvorligt problem. Jeg er tilhænger af den højtærede justitsministers forslag, men jeg må føje til, at jeg er tilhænger af meget skærpede straffe på dette område.

**Justitsministeren (Hans Hækkerup):** Jeg skal ikke på nuværende tidspunkt i høj grad forlænge debatten; jeg har kun nogle ganske få bemærkninger at gøre.

Til det ærede medlem hr. Thisted Knudsen vil jeg gerne sige, at jeg da ikke tvivler om, at det ærede medlem er i god tro; han har fået tallene fra folketingssekretariatet,

og dem afleverer han i god tro. Men jeg siger til det ærede medlem: tallene er forkerte, hvor fejlen så end er begået. Vi skal i udvalget vende tilbage til spørgsmålet, og så skal jeg også dokumentere, hvordan fejlene er sket.

Til de ærede medlemmer hr. A. C. Normann og hr. Vagn Bro vil jeg sige, at det fremsatte lovforslag efter mit skøn indeholder en påkrævet skærpelse af straffebestemmelserne og samtidig en også efter mit skøn påkrævet skærpet bestemmelse om fradømmelse af kørekort. Jeg tror, det er nødvendigt, vi har disse skærpede bestemmelser, som kan supplere, hvad der iøvrigt gøres for at forbedre færdselskulturen.

Det ærede medlem hr. Vagn Bro sagde, at man jo godt kunne få en hastighedsbegrænsning overhovedet, og omtalte problemet ude på Strandvejen. Hvis man fastsatte en hastighedsbegrænsning, ikke på 60 km i timen, som alle ville føle urimelig, men på f. eks. 80 km, tvivler jeg ikke om, at langt det store flertal ville overholde den, det er givet; jeg tvivler heller ikke om, at man ved forøget patrøllering kunne gennemføre en overholdelse i det væsentlige. Men det, som for mig er det afgørende, er, at en 80 kilometers grænse ikke betyder, at antallet af ulykker daler. Som jeg lige før nævnte i en lidt anden forbindelse, betyder en stor trafikintensitet, at man simpelthen er nødt til at udvise hensynsfuldhed og agtpågivenhed, som man ellers ikke ville udvise.

Hvis det ærede medlem ville studere de drabsulykker, der er sket, ville det ærede medlem se, at et meget stort antal af disse ulykker ville være sket, uanset med hvilken hastighed der var kørt. Jeg kan nævne, at f. eks. i juni måned blev der dræbt 56 personer i færdslen, det, vi kalder færdselsdrab; af disse var de tre småbørn, som blev kørt over, fordi de styrtede fra et fortov lige ud på kørebanen. Hvadenten vi havde en hastighedsgrænse på 60 eller 80 km i timen eller ubegrænset hastighed, ville det have været umuligt at undgå disse ulykker. Jeg kan nævne en række andre tilfælde, som viser, at mange af de alvorligste ulykker er uden nogen som helst forbindelse med den hastighed, hvormed der var kørt, men det er rigtigt, at den meget store fart giver ulykken et større omfang, end det ellers ville have været tilfældet. For mig må det

## [Justitsministeren.]

afgørende være, at man ikke gennem en generel hastighedsbegrænsning kan opnå en begrænsning i antallet af ulykker, og jeg tror, det er sikrere og klarere at sige, at der køres under ansvar; der ligger nemlig ikke nogen som helst vejledning, måske snarere — som det ærede medlem hr. A. C. Normann sagde — en vildledning i en bestemt grænse.

(Kort bemærkning).

**Vagn Bro:** Jeg kan til den højtærede minister sige, at de to sidste færdselsdødsfald i det af mig bestyrede område decideret skyldtes for stor hastighed. Der kan selvfølgelig anføres en række tilfælde, hvor ulykkerne skyldes tilfældigheder og ikke hidrører fra hastigheden, men der vil også være mange tilfælde, hvor ulykkerne netop skyldes hastigheden. Jeg tvivler ikke om, at de, der fører de pågældende statistikker, gør det så godt, de kan, men jeg vil have lov til at sige — for det er en sag, der er magtpåliggende for mig — at jeg ikke tror, at hastighedsmomentet kommer tilstrækkeligt frem i disse statistikker; man kalder det noget andet, man kalder det overhalingsulykker, man kalder det ulykker ved udsving til en sidevej, men i virkeligheden er det lige så fuldt hastighedsulykker. Jeg siger ikke dette, fordi jeg har et bestemt standpunkt i denne sag, men der er mangfoldige færdselsbetjente, som, når de kommer til mig — jeg ved, de siger noget andet til deres høje chefer — siger: der køres for stærkt på hovedvej nr. 2.

**Justitsministeren (Hans Hækkerup):** Det ærede medlem hr. Vagn Bro siger, at de to sidste alvorlige færdselsulykker i den politikkreds, hvor han er chef, var deciderede hastighedsulykker. Det har jeg ikke nogen som helst grund til at betvivle — det ved stedets politimester bedre end jeg — men spørgsmålet er så, om det ærede medlem tror, at disse ulykker kunne have været undgået, hvis vi havde haft en hastighedsgrænse på 80 km; det tror jeg ikke på.

(Kort bemærkning).

**Vagn Bro:** Den sidste ulykke kunne have været begrænset, hvis vi havde haft en

hastighedsgrænse — i dette tilfælde 40—50 km — og den pågældende ikke havde overtrådt denne med over 50 pct. Ulykken skete i den bymæssigt bebyggede del af Køge på hovedvejen, hvor den pågældende kørte med 75 km fart, og det standpunkt, jeg repræsenterer, går jo ud på, at hastighedsgrænsen bør være 70 eller 80 km for hovedvej, men kun 40—50 km, hvor der er tale om bymæssig bebyggelse.

**Justitsministeren (Hans Hækkerup):** Det ligger altså efter det senest oplyste klart, at den pågældende har kørt med uforsvarlig fart, både efter den gældende og efter den foreslåede lov.

Hermed sluttede forhandlingen.

*Lovforslagets overgang til anden behandling vedtoges uden afstemning.*

**Victor Gram:** Jeg tillader mig at foreslå, at lovforslaget henvises til et udvalg på 17 medlemmer.

Uden forhandling eller afstemning vedtoges dette forslag.

**Formanden:** Der er ikke mere at foretage i dette møde.

Folketingsmand From har meddelt mig, at han ønsker til justitsministeren at stille følgende spørgsmål:

Hvad kan der gøres for at skabe lighed i konkurrencen mellem danske og tyske eksportvognmænd?

Spørgsmålet vil blive optaget på dagsordenen for tingets førstkommende spørgetid.

Folketingets næste møde afholdes tirsdag den 30. november kl. 14 med følgende dagsorden:

1) Valg af 17 medlemmer til et udvalg angående:

Forslag til færdselslov.

2) Tredie behandling af:

Forslag til lov om udlån til visse landbrugsejendommers overtagelse til selveje.

[Formanden.]

3) *Første behandling af:*

Forslag til lov om ændring af lov nr. 311 af 4. juli 1942 om folkehøjskoler og landbrugsskoler som ændret ved lov nr. 323 af 14. juni 1946, lov nr. 190 af 15. marts 1947 samt lov nr. 206 af 12. april 1949.

Formanden meddelte sluttelig planen for tingets øvrige møder i den følgende uge.

Mødet hævet kl. 16<sup>55</sup>.

27. møde.

Tirsdag den 30. november kl. 14.

**Formanden:** Jeg skal lade den første sag på dagsordenen udgå.

Man gik da til dagsordenens punkt 2, som var:

*Tredie behandling af forslag til lov om udlån til visse landbrugsejendommers overtagelse til selveje.*

(Anden behandling findes i tidenden sp. 997).

Der var ikke stillet ændringsforslag.

Lovforslaget sattes til forhandling.

Ingen bad om ordet.

Lovforslaget blev, efter at der ved en på sædvanlig måde foretagen afstemning var afgivet 90 stemmer for det og ingen imod

det, medens 1 medlem tilkendegav, at han hverken stemte for eller imod, ved et på grund af det lave stemmetal foretaget navneopråb, som nedenstående liste viser,

*vedtaget* enstemmigt med 100 stemmer; 1 medlem tilkendegav, at han hverken stemte for eller imod; 78 medlemmer var fraværende.

*Ja:*

Ragnhild Andersen, Bomholt, Brodthagen, Hanne Budtz, Bundvad, Alfred Bøgh, Bøgholm, Th. Carlsen, Frode Carstensen, Givskov Christensen, Chr. Christiansen, Johs. Christiansen, Clausen (Olufskjær), Poul Claussen, Conradsen, Einer-Jensen, Fibiger, Foged, Aage Fogh, Foss, Gideon, Kirsten Gloerfelt-Tarp, Gottschalck-Hansen, Jørgen Gram, Victor Gram, Boye Hansen, H. C. Hansen, Henry Hansen, Lysholt Hansen, Ove Hansen, Poul Hansen (Grenaa), Poul Hansen (Kalundborg), Rasmus Hansen, Hans Hedtoft, Heising, Halfdan Hendriksen, Hjortnæs, Horn, Hougaard, Hvidberg, Hans Hækkerup, Per Hækkerup, Erhard Jakobsen, Frode Jakobsen, Alfred Jensen, Carl P. Jensen, Kai Jensen, Lund Jensen, Jensen-Broby, Kr. Juul, Jørgen Jørgensen (Lejre), Svend Jørgensen, Kampmann, Kjærbøl, Hans Knudsen, Thisted Knudsen, Conrad Kofoed, Kolbjørn, Thor-kil Kristensen, Ladefoged, Johs. E. Larsen, M. Larsen, Anker Lau, Marie Antoinette von Lowzow, Aksel Møller, Poul Møller, Mørk, Harald Nielsen, Knud Nielsen, Ninn-Hansen, A. C. Normann, Viola Nørlov, Søren Olesen, Axel Ivan Pedersen, Gustav Pedersen, J. M. Pedersen, Oluf Pedersen, Sofie Pedersen, Carsten Raft, Rager, Chr. Rasmussen, Hans Rasmussen, Rasting, Edel Saunte, Schrøder, Smørum, Steen, Strøm, Sønderup, Erna Sørensen, Poul Sørensen, Robert Sørensen, Tesdorpf, Thestrup, Tholstrup, Ingmar Wagner, Gertie Wandel, Weikop, Else Zeuthen og Øllgaard.

*Stemmer ikke:*

Frederik Lyng.