

[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