

[A. C. Normann:] Jeg serob id nyaaed rebnU
 skeden — og natohan kunne have sagt lidt
 om, hvorledes omfanget er i sammenligning
 med andre i landet, hvis færdselsforhold vi
 til en vis grad kan sammenligne vore med.
 Først og fremmest vil jeg dog gerne ud-
 tale min glæde over, at den højtærede mini-
 sters er enig i hovedindholdet af punkt 1 i
 forslaget; så må vi jo i udvalget vende til-
 bage til ministerens ræsonnementer. Med
 hensyn til punkt 2 af forslaget er
 det rigtig og så efter min opfattelse, at § 34
 i færdselsloven ikke flader nogen tvivl til-
 bage om, at de forankørende der vil ændre
 færdselsretning — det er måske mere kor-
 rekt at sige vognbane, altså ikke færdsels-
 retning, som der står i punkt 2 — har en
 ganske klar pligt til at forvise sig om, at
 det ikke er bare kommende færdsel, som
 de kan komme i kollision med, når de æn-
 drer vognbanen. Det er jo blevet stærkt
 understreget i det er også en af de ting,
 som jeg formoder, en bedre analyse ville
 vise — at en væsentlig årsag til færdsels-
 ulykkerne her i landet er, at vi endnu ikke
 har indstillet os på at være tilstrækkelig
 opmærksomme på den bagfra kommende
 kørsel. Det er derfor, vi har taget dette
 punkt med, og jeg håber, at man i justits-
 ministeriet vil have mulighed for at for-
 anledige, at der lægges et øget ansvar på
 dem, der ændrer vognbane. Så kan vi måske
 også drøfte, i hvilken udstrækning det kan
 lade sig gøre uden lovændringer. Vi har
 i det hele taget lagt vægt på, da
 vi stillede vort forslag, at fremsætte kravene
 således, at det ikke skulle nødvendigvis el-
 len motiverede lovændringer, også fordi vi
 ikke ønskede at give anledning til en al-
 mindelig drøftelse af, om færdselsloven
 allerede nu bør ændres. Med hensyn til
 punkt 3 i indrømmen jeg, at det hidtil har
 været min opfattelse, at kravet om den
 lokale hastighedsbegrænsning kunne gen-
 gennemføres uden lovændring. Jeg tror
 jeg tør sige, at det svarer den al-
 mindelige opfattelse af, for i folketinget og
 formentlig også i udvalget, at den adgang,
 der i loven blev givet til indførelse af skil-
 tning med lokal hastighedsbegrænsning af
 faktisk muliggjorde, at en sådan begrænsning
 kunne finde sted i et ganske andet omfang,
 end vi hidtil har set det her i landet. Jeg
 synes, at spore en svag tvivl hos ministeren

om, hvorvidt en virkelig ændring i frem-
 gangsmåden kræver en lovændring. Det
 er jo en ting, som nu må afklares. Jeg har
 gerne set, om ministeren kunne have givet
 en lille smule oplysning om, i hvilket om-
 fang man indtil den dag har fået gen-
 nemført lokale hastighedsbegrænsninger og
 skiltning dermed. Jeg er vidende om, at
 det er sket i en del købstæder og i nærheden
 af købstæder og selv også ved nogle større
 landsbyer, men nogen klar fornemmelse af,
 i hvilket omfang det er foretaget, tror jeg
 egentlig ikke i det høje tings medlemmer
 har. Jeg takker også ministeren for hans stil-
 ling til punkt 4. Endelig vil jeg gerne føje et par be-
 mærkninger til min kortfattede fremsættelse
 stale forleden dag. Selvom det foreliggende forslag har
 været til slutning af alle afskygninger af i
 dagens pressen, så har enkelte blade i den
 mellem liggende tid underholdt deres læsere
 med ræsonnementer over grunden til, at
 forslaget fremkom allerede ved denne
 ekstraordinære mødeperiodes begyndelse,
 og man har på den fornøjeligste måde
 talt om en overhaling af den såkaldte
 tværpolitiske gruppe, der i går trådte
 i aktion med det ærede medlem
 h. Magni Bros spørgsmål til ministeren.
 Jeg har allerede ved fremsættelsen givet
 en begrundelse for tidspunktet for
 forslagets fremsættelse, som, så vidt jeg
 ved, endnu ingen har antaget, og jeg vil
 gerne føje et motiv mere til (af hele den
 debat) der har fundet sted det sidste
 par måneder, har man i hvert fald
 jeg, kan det indtryk, at det ærede
 medlem h. Magni Bros til sigtede
 indførelse af en generel maksimal
 hastighedsgrænse, og det er ikke helt
 for, at jeg de sidste dage har fået
 det indtryk, at den højtærede
 minister ganske svagt var begyndt
 at hælde til den samme side. Ud fra
 det indtryk måtte det være nyttigt, ja,
 efter mange medlemmers mening
 påkrævet, at foranledige, at debatten
 ikke alene eller dog først og fremmest
 kom til at dreje sig herom, men også om,
 hvordan den bedst kunne lukkes
 for nogle af de væsentligste konkrete
 ulykkeskilder. Vi har altså foretrukket
 den fremgangs måde, ikke at
 fortsætte den stående diskussion
 sådan i bred almindelighed, men
 at konkretisere den ved en understregning