

[Stæhr Johansen.]

deres eget motorkøretøj, stort eller lille; det er en udvikling, man ikke kan bekæmpe, men som stiller stedse større krav til agtpågivenhed i trafikken, hvis ulykkestallet ikke fortsat skal stige.

Jeg mener, at forslaget om ændring af færdselslovens § 57, stk. 4, der går ud på at begrænse kørehastigheden ved bymæssige bebyggelser, er rigtig. Jeg ved godt, at der kan indvendes det imod det, at netop dette, at man ved den nye færdselslov har lagt ansvaret i enhver situation på den enkelte fører af et motorkøretøj for den hastighed, han kører igennem med, kunne føres som argument mod, at man fastlægger, om den skal være 70, 60 eller 50 km gennem visse områder. Jeg forstår de synspunkter, der er givet udtryk for bl. a. af det ærede medlem hr. Tholstrup, men jeg mener alligevel, at de ting, der taler for at gennemføre dette visse steder i landet, er af meget afgørende karakter. Det er klart, at særlig trafikanter, der ikke er kendt med en vej, kommer ud for overraskelser, og da vil disse skilte have deres store betydning. Man ser da også, at i lande som Sverige og Tyskland, hvor man har haft en færdselslov, der var mere liberal end vor, indtil vi fik den nye færdselslov, har man sådanne skilte, og jeg synes, de er uhyre vejledende for fremmede, som ikke kender den pågældende vejstrækning; de kan da se, at her er fare til stede, og sætte farten ned. Det må huskes, at man kan komme ud for situationer, hvor en hurtig opbremsning er nødvendig. Derfor vil jeg mene det rigtigt, at man også herhjemme på de steder, hvor der virkelig er fare til stede, opsætter sådanne skilte.

Naturligvis vil jeg gerne henstille til den højtærede justitsminister, som nu skal administrere denne ordning, at man ikke går ud i overdrivelser. Jeg tror nemlig, at hvis man sætter alt for mange skilte op, svækker man respekten for dem. Jeg ser da også af bemærkningerne til lovforslaget, at der skal foretages en grundig undersøgelse, før

man opsætter disse skilte. Jeg vil gerne understrege dette, for jeg mener, at det værste, man kan gøre, er at opsætte skiltene uden at tænke det igennem og undersøge forholdene rigtigt. Jeg kan som eksempel nævne, at vi i øjeblikket visse steder ved overkørsler har skilte, hvor der står: kun 20 km. Jeg tror, at den højtærede justitsminister vil være enig med mig i, at det er der ingen der overholder. Det svækker respekten for disse trafikregulerende foranstaltninger, hvis de er formet på en sådan måde, at alle uden undtagelse overskrider dem. Jeg vil derfor advare imod, at man overdriver, og henstille, at man meget grundigt undersøger spørgsmålet, før man opsætter disse skilte, men når man så har opsat dem, mener jeg til gengæld, at man må kræve absolut overholdelse af den angivne fart.

Jeg kan altså anbefale det forslag til ændring, der på dette område er stillet af ministeren.

Hvad angår de motorsagkyndiges ansættelses- og lønforhold, er den foreslåede ændring efter min opfattelse et fremskridt, endda et meget stort fremskridt. Tiden er for længst løbet fra den tidligere ordning, og den kommissionsbetænkning, der foreligger, forsvarer jo heller ikke den tidligere ordning, men understreger meget stærkt nødvendigheden af en ny ordning. Det er ikke for meget sagt, at arbejdsvilkårene for de motorsagkyndige har været mere end utilfredsstillende i den sidste halve snes år, og jeg tror derfor, at alle vil hilse det velkommen, at der gennemføres ændringer på dette område.

I bemærkningerne til lovforslaget står der noget, som jeg glæder mig over, og som jeg gerne vil understrege: at det udvalg, som justitsministeriet har nedsat, udvalget af 7. december 1955, skal overveje en rationalisering af ordningen med hensyn til foretagelsen af de i færdselsloven omhandlede undersøgelser og prøver. Jeg vil håbe, at dette udvalg snart kan afslutte sit arbejde, for jeg mener, at der i aller-