

[Victor Gram.]

forholdene er væsentligt bedre. Jeg går ud fra, at den højtærede justitsminister vil overveje spørgsmålet, og håber, at han finder en løsning, der ikke blot tager hensyn til trafikikkerheden, men også til en afvikling af trafikken. Derimod vil jeg gerne sige, at man løser jo ikke vore trafikproblemer alene ved at give gode og smidige love og bestemmelser. Man løser dem kun ved et samvirke mellem en række faktorer: gode bestemmelser, god oplysning og propaganda og god kontrol med færdslen. Det sidste vil jeg gerne gøre et par bemærkninger om.

Hvis jeg ikke husker meget forkert, var det færdselschefen i København, der om trafikken omkring juletid fremsatte nogle bemærkninger, der kunne tydes derhen, at det københavnske færdselspoliti i virkeligheden måtte give op over for en egentlig kontrol med den voldsomme færdsel, der udviklede sig forud for julen. De, der færdes daglig i København, navnlig i et motor-køretøj, må åbent indrømme, at det var ved at udarte til anarki, så at selv meget rutinerede motorførere overvejede, om det ikke var sikrest at lade vognen stå hjemme. Der var vel nok visse kategorier af motorførere, der på det tidspunkt udartede særlig slemt og faktisk opstillede deres egne færdselsregler, der gik ud på, at her gælder det kun mig og ikke hensynet til love og regler. Jeg har personlig gjort den erfaring, at det var to kategorier af motorførere, der skabte den største fare, og som man helst skulle holde sig på afstand af: de mindre varevogne og lillebilerne. Men det gælder ikke alene færdslen i København, det har formentlig også gjort sig gældende andre steder, hvor man savner eksempler på, at politiet griber kraftigt ind. Jeg tror, den højtærede justitsminister har oplevet den fornøjelse, det kan være at se en parisisk færdselsbetjent stoppe den almindelige færdsel og give en færdselssynder belæring i færdselskultur. Det virker, det er effektivt. Jeg har aldrig oplevet det i København.

Jeg har derimod oplevet, at det almindelige færdselsregulerende politi er for passivt med hensyn til at regulere færdslen.

Nu skal jeg villigt indrømme, at der utvivlsomt på disse områder er sket forbedringer i retning af øgede politimæssige forsøg på at regulere færdslen. Det, jeg i denne forbindelse vil understrege, er, at det er ikke nok. Da vi gennemførte reglerne om lokale hastighedsbegrænsninger, var vi enige om, at det ville hjælpe, og det har det utvivlsomt også gjort. Men vi oplever gang på gang, at en vis kategori af motorførere blæser de lokale hastighedsbegrænsninger en lang march og kører, som de selv har lyst til. Derfor er jeg bange for, at hvis vi giver justitsministeren beføjelser til på visse tidspunkter at gennemføre generelle hastighedsbestemmelser på landevejene men ikke følger dette op med en effektiv kontrol med, at de hastighedsbegrænsninger, som den højtærede justitsminister måtte fastsætte, overholdes, opnår vi ikke det, vi gerne skulle opnå. Derfor vil jeg gerne spørge den højtærede justitsminister, hvilke foranstaltninger han har tænkt sig at gennemføre dels specielt med henblik på en forstærket politimæssig kontrol med og indflydelse på vor færdsel i forbindelse med gennemførelse af det foreliggende lovforslag, dels generelt.

Det er min opfattelse, at såfremt vi er i stand til at sætte en større og kraftigere politimæssig indsats ind i færdselsspørgsmålet, har vi mulighed for at få færdselsikkerheden bragt væsentligt i vejret, og det synes jeg vi har behov for.

Med disse bemærkninger skal jeg på mit partis vegne anbefale det foreliggende lovforslag til en hurtig og velvillig behandling.

Helga Pedersen: Det er jo færdselslovens grundregel, at de vejfarende til enhver tid skal afpasse deres køretøjers fart efter forholdene. For godt 2 år siden foreslog den højtærede justitsminister at indføre en generel hastighedsgrænse på 50 km i tæt bebyggede områder, men efter behandlin-