

### Lovforslaget

vedtoges enstemmigt med 115 stemmer; 13 medlemmer tilkendegav, at de hverken stemte for eller imod.

**Formanden:** Lovforslaget vil nu blive tilstillet statsministeren.

Den næste sag på dagsordningen var:

*Første behandling af forslag til folketingsbeslutning om foranstaltninger til fremme af færdselssikkerheden* [af A. C. Normann m. fl.].

(Forslaget til folketingsbeslutning findes i tillæg A. sp. 2247, fremsættelsen i tidenden sp. 5640).

Sagen sættes til forhandling.

**Justitsministeren (Hans Hækkerup):** I anledning af det af en række medlemmer af den radikale folketingsgruppe fremsatte forslag til folketingsbeslutning vil jeg gerne indledningsvis sige, at jeg i og for sig finder det meget rimeligt og er enig i, at folketingen tager anledning til at drøfte foranstaltninger til fremme af færdselssikkerheden. Jeg vil dog gerne give nogle enkelte statistiske oplysninger, for at der ikke skal danne sig forkerte forestillinger om karakteren af den udvikling, vi har gennemlevet i det sidste års tid eller to. Jeg understreger naturligvis med det samme, at de tal, der foreligger for færdselsulykker, herunder navnlig for færdselsulykker med dødelig udgang, i sig selv er meget store, men jeg vil gerne understrege, at tallene jo har været nedadgående.

Jeg bebudede i går, at jeg i nær fremtid fra statistisk departement ville få en opgørelse over antallet af færdselsulykker i det første halvår af 1955 og 1956, således som de endelige tal nu foreligger opgjort, og jeg kan da oplyse, at antallet af dræbte i første halvår af 1955 androg 242 og i første halvår af 1956 220, altså et fald på 22, ca. 10 pct. Men jeg gentager, at tallet af dræbte naturligvis stadig er altfor stort. Med hensyn til antallet af kvæstede udgjorde dette i første halvår af 1955 7 427 og i første halvår af 1956 7 019, altså en nedgang på 408. Dette er de endelige tal, afvigelser herfra kan ikke ventes, og jeg vil gerne understrege, at denne nedgang i antallet både af de alvorligste og af andre ulykker på færdselsområdet er sket samtidig med — om jeg så

må sige: til trods for — en stigning i antallet af motorkøretøjer og navnlig en voldsom stigning i antallet af knallerter.

Det ærede medlem hr. A. C. Normann brugte i sin fremsættelsestale den vending, at den meget betydelige nedgang i antallet af særligt alvorlige ulykker i august måned, sammenlignet med samme måned i fjor, kunne virke beroligende. Jeg er i og for sig enig med det ærede medlem i, at der er en bemærkelsesværdig nedgang, men jeg vil gerne føje to ting til. Den ene er dette, at vi har ikke det endelige tal for august 1956; der kan fremkomme et supplementstal, som kan forhøje tallet noget, måske med op til en halv snes stykker, men alligevel er der jo en nedgang. Dernæst vil jeg gerne pege på, at en direkte sammenligning mellem disse to måneder lider af den svaghed, at trafikken i august måned utvivlsomt var større i 1955 end i 1956 på grund af vejrforholdene, som jo utvivlsomt i nogen grad påvirker ferie- og weekendtrafikken.

Jeg har ikke ved at fremhæve disse tal — som altså viser nogen nedgang, skønt man vel havde ventet det modsatte — på nogen måde villet benægte alvoren i de tal, der foreligger for alvorlige færdselsulykker, og derfor er jeg ganske enig i, at vi må drøfte spørgsmålet om, hvilke foranstaltninger vi kan gennemføre for at nedbringe disse tal. Jeg tror, det vil være rigtigst, at vi, når denne sag nu er gennemdrøftet her i salen, henviser den videre forhandling til et udvalg, hvor alle fornødne oplysninger, der kan fremskaffes som grundlag for en videre drøftelse, vil blive fremlagt.

Vedrørende selve det fremsatte forslag til folketingsbeslutning har jeg et par enkelte bemærkninger, jeg gerne vil gøre.

Man fremhæver i forslaget under punkt 1 ønsket om en udvidelse af politiets patrouillerings- og kontrolvirksomhed med hensyn til overholdelse af færdselslovens hastigheds- og vigepligtsbestemmelser. Det ærede medlem hr. A. C. Normann sagde i sin fremsættelsestale, at det var det ærede medlems opfattelse, at politiets kontrolvirksomhed her i landet havde et ringere omfang end i de fleste lande med lige så intensiv trafik. Jeg ved ikke, hvorpå det ærede medlem bygger den opfattelse. Min personlige erfaring taler derimod; jeg tror ikke, politiets kontrolvirksomhed i en række andre euro-

## [Justitsministeren.]

pæriske lande er mere effektiv, end den er her i landet. Jeg har i sommer foretaget en rejse — jeg må måske lige gøre den indskudte bemærkning til et blad, der hedder „Vejle Amtsavis“, nemlig den, at rejsen har jeg selv betalt, den er ikke foregået for andres penge og skal ikke honoreres af statskassen — og under denne rejse, hvor jeg kom gennem Tyskland, dele af Frankrig, Schweiz, Italien og Østrig, har jeg ikke bemærket, at trafikkontrollen var mere intensiv, end den er her i landet; jeg kan også sige det på den måde, at den vist overalt, som her i landet, er for lidt intensiv.

Vi har derfor også i justitsministeriet allerede for flere måneder siden taget spørgsmålet om en intensivering af færdselskontrollen op, og det mål, vi sigter imod, er at nå frem til en fordobling af det nuværende færdselspoliti plus i sommerhalvåret som hidtil en 30 motorcyklister. Vi har søgt at løse dette problem indenfor de i øjeblikket givne rammer, idet vi har anset det for rigtigst at søge overført politi til denne opgave i det omfang, det var muligt, før vi gik til bevillingsmyndighederne for at få en forøgelse af politistyrken, og jeg tør måske have lov at gøre opmærksom på, at man jo i finansudvalget har rejst spørgsmålet om en reduktion af politistyrken. Dette har jeg modsat mig at man søger gennemført i øjeblikket, men det taler jo imod den udvidelse, man fra anden side ønsker.

Vi prøver altså at løse spørgsmålet indenfor de rammer, vi har, men jeg gør opmærksom på, at denne intensivering af færdselskontrollen i hvert fald må medføre visse udgifter til materielanskaffelser, og jeg forventer — med den interesse, der er for dette problem — at møde forståelse for forslag om bevillinger hertil.

Dernæst har forslagsstillerne under punkt 2 rejst spørgsmål om gennemførelse af øget ansvar for den trafikant, der ændrer færdselsretning. Herom vil jeg gerne sige, at jeg har også fulgt den pressekampagne, der

specielt på dette punkt har været rejst, men forslaget i den form, hvori det foreligger, giver mig anledning til at sige følgende.

Den regel, der er tale om, indeholdes i den gældende færdselslovs § 34, der pålægger føreren af et køretøj før forberedelsen og udførelsen af en svingning at påse, at manøvren kan foretages uden fare for bagfra kommende. Denne regel, hvorom der var fuldstændig enighed i det udvalg af eksperter, som udarbejdede det lovudkast, der danner grundlag for færdselsloven, er efter min opfattelse at foretrække fremfor en regel, der i større eller mindre omfang alene placerer ansvaret hos den trafikant, der skal dreje. Jeg kan blot pege på, at en ændring af denne art vil være meget vanskelig at forene med bestemmelsen om, at kørende, hvor der er tilstrækkelig plads til det, skal trække ind mod vejens midtlinie som en forberedelse til venstresving. Man kan også rejse det spørgsmål, om det motorkøretøj, der i behersket tempo lægger an til overhaling af f. eks. et parkeret køretøj, skal holde tilbage for den hurtigere kørende bil, som samtidig vil overhale det parkerede køretøj. Hvis en regel som den antydede skal være af nogen værdi, må den have et klart indhold, f. eks. som reglen om vigepligt ved hovedvej. Men det er min overbevisning, at de faktiske forhold gør det umuligt at give en regel, som ikke kan give anledning til tvivl i trafikken; i så fald er det bedre ikke at placere ansvaret ensidigt hos den ene part, og loven lader jo ikke nogen tvivl tilbage om, at den, der skifter færdselsretning, ubetinget skal se sig for og vente med at foretage drejningen, hvis det på nogen måde kan medføre en farlig situation i forhold til trafik, der kører i samme retning.

Jeg må måske endelig i denne forbindelse have lov til at pege på, at en regel svarende til færdselslovens nuværende regel findes i færdselskonventionens art. 12, stk. 4, der med dette høje tings samtykke er ratificeret og for Danmarks vedkommende trådt i kraft den 4. marts 1956.

[Justitsministeren.]

Jeg har altså min tvivl om, hvorvidt det er rigtigt at søge bestemmelserne ændret på dette punkt, men er naturligvis klar til at drøfte sagen med det kommende udvalg.

Under punkt 3 peger forslagsstillerne på, at man i langt større omfang bør gennemføre lokale maksimalhastighedsgrænser afpasset efter stedets forhold i byer og landsbyer og ved andre passager med særlig risiko. Herom kan jeg for mit vedkommende hen- vise til de udtalelser, jeg fremsatte i går, og jeg vil gerne understrege, at jeg ikke er fremmed overfor tanken. Jeg pegede speciet på, at der i byernes yderdistrikter køres hurtigere, end forsvarligt er, og at man må være klar over, at en rettelse af dette forhold forudsætter opsætning af en række hastighedsbegrænsningstavler, men jeg vil gerne understrege, at selvom vi får sådanne hastighedsbegrænsningstavler, er hovedreg- len i loven stadig den, at kørslen under alle omstændigheder skal være afpasset efter forholdene.

Det spørgsmål må melde sig, om en lov- ændring er nødvendig for at gå til en hastighedsbegrænsning i byerne og i by- mæssigt bebyggede områder. Jeg peger på færdselslovens § 57, stk. 4, som siger, at bestemmelser af varig karakter om særlig begrænsning af kørehastigheden kan træffes for strækninger, hvor særlige omstændig- heder tilsiger det. Og det er jo et spørgsmål, om ikke en generel opsætning af hastig- hedsbegrænsningstavler overalt i byer eller bymæssigt bebyggede områder nødvendig- gør en ændring. Jeg vil i den henseende minde om, at folketinget nedstemte et ændringsforslag om at indføre generel hastig- hedsbegrænsning i bymæssigt bebyggede områder. Men hele dette spørgsmål har vi taget op til overvejelse i justitsministeriet, og når disse overvejelser er afsluttet, vil jeg forelægge resultatet til drøftelse i ud- valget.

Endelig peger forslagsstillerne i punkt 4 på ønskeligheden af en skærpet straffe- praksis. I den anledning vil jeg gerne henlede opmærksomheden på, at jeg på foranledning af forhandlinger med folke- tingsudvalget om selve færdselsloven den 23. juni 1955 tilskrev rigsadvokaten om spørgsmålet, idet jeg fremhævede den skær- pelse af straffebestemmelserne, loven inde-

holdt i forhold til den tidligere lovgivning; navnlig pegede jeg på, at loven pålagde anklagemyndigheden i videre omfang end hidtil at nedlægge påstand på fratagelse af kørekort, og jeg anmodede rigsadvokaten om at drage omsorg for, at gældende praksis med hensyn til færdselsforseelser blev skærpet dels ved forhøjelse af de bødesatser, med hvilke færdselssager blev afgjort uden dom, dels ved gennem anke at søge særlig milde domsafgørelser skærpet. Endvidere under- streger jeg endnu en gang den betydning, det ville have, at man fremtidig i videre omfang end hidtil nedlagde påstand på frakendelse af køreretten, og det er mit indtryk, når jeg ser på domspraksis nu, at en skærpelse er sket. Men det er klart, at jeg er særdeles villig til at drøfte også dette spørgsmål i det kommende udvalg.

Til allersidst nævnes der i forslaget til folketingsbeslutning, at man ønsker tilveje- bragt en samlet oversigt over ulykkestil- fælde ved vejtrafik, ledsaget af en analyse af årsagssammenhængen ved ulykkestilfældene. Naturligvis er jeg klar til også at drøfte dette spørgsmål i udvalget, men jeg vil gerne tilføje, at en nærmere analyse af ulyk- kerne først og fremmest vil kunne være af betydning med hensyn til vejbygningsspørgs- mål og skiltningsspørgsmål; og for at vej- myndighederne kan få et bedre grundlag i så henseende, blev der fra 1. januar 1956 efter aftale med vejdirektoratet indført den ord- ning, at alle indberetninger om færdsels- ulykker skal indeholde oplysninger, der muliggør med nøjagtighed at lokalisere, hvor ulykkerne er sket, og at dette materiale skal stilles til vejdirektoratets disposition.

Jeg er klar over, at man i andre lande, herunder Sverige, har opbygget institutio- ner, der foretager dybtgående undersøgelser af færdselsulykkerne, og jeg er selvfølgelig rede til at drøfte, i hvilket omfang man her i landet skal søge gennemført tilsvarende undersøgelser.

Jeg vil sluttelig understrege min villighed til forhandling om de problemer, der måtte blive rejst i det kommende udvalg. Jeg vil gerne sige, at der vil blive stillet forslag om en ændring af færdselsloven i den kommende samling, idet vi jo skal have ordnet spørgs- målet om de motorsagkyndiges forhold, de bestemmelser, som uændret overgik fra den gamle til den nye lov. Derimod er jeg nødt

## [Justitsministeren.]

til at sige, at jeg ikke regner med i den kommende samling at kunne fremsætte forslag til ændring af afsnittet om erstatning og ansvarsforsikring. Det er beklageligt, men de internordiske forhandlinger om dette problem kan ikke ventes afsluttet så tidligt, at forslag kan fremsættes i denne samling.

Jeg håber, at vi i det høje ting og i det kommende udvalg kan være enige om, at tiden ikke er inde til en generel revision af færdselsloven af 1955. Denne lov har ikke endnu virket så længe, at man kan bedømme den på et retfærdigt grundlag, og det omfattende administrative apparat, loven forudsatte, er jo ikke endnu fuldtud gennemført; jeg tænker specielt på afmærkningen af veje. Derfor tror jeg, vi nødvendigvis må se tiden an, men på de områder, hvor hurtige foranstaltninger lader sig gennemføre med virkning, er jeg selvsagt særdeles villig til forhandling.

**A. C. Normann:** Jeg takker den højtærede justitsminister for hans bemærkninger og hans indstilling overfor det foreliggende forslag til folketingsbeslutning i sin helhed, og jeg er endvidere glad for justitsministerens afsluttende bemærkninger om, at ministeren ikke finder det rimeligt at gå ind i en almindelig overvejelse af en ændring af færdselsloven allerede på nuværende tidspunkt.

Jeg er imidlertid lidt ked af at få den oplysning, at man, hvis man alligevel senere på vinteren skal til at overveje den ændring af færdselsloven, som man kunne vente af hensyn til de motorsagkyndige, da ikke også er færdig til at diskutere spørgsmålet om selvrisiko i forbindelse med ansvarsforsikring. Da sagen blev behandlet for et års tid siden, var vi nogle medlemmer her i salen, som stillede forslag om selvrisiko, jeg tror til følgende beløb: 50 kr. for knallerter, 100 kr. for motorcykler, 200 kr. for lette biler og 300 kr. for de tungere, og vi lagde dengang ret stærkt vægt på at få denne selvrisiko indført. Dengang fik vi den opfattelse, at man ikke behøvede at vente ret længe på de internordiske forhandlinger; jeg vil gerne sige til ministeren, at efter min opfattelse burde man ikke afvente resultatet af disse forhandlinger, inden man går til bestemmelser om en selvrisiko her i landet.

Under hensyn til deres karakter ville det ikke kunne få nogen generende virkning for de andre nordiske lande, selvom vi havde isolerede bestemmelser i denne ene henseende i vor færdselslov; dette er imidlertid en sag, som ikke er til afgørelse her i dag.

Jeg vil gerne gøre et par enkelte bemærkninger til, hvad den højtærede justitsminister har sagt om de enkelte punkter i det foreliggende forslag til folketingsbeslutning.

Den højtærede minister begyndte med vedrørende punkt 1 at spørge om, hvor jeg har den opfattelse fra, at den patrouille-tjeneste og kontrolltjeneste, der gennemføres på politiets, først og fremmest færdselspolitiets, foranledning, har et ringere omfang her i landet end i andre lande.

Jeg må åbent erkende, at denne opfattelse har jeg fået på nøjagtig samme måde, som den højtærede justitsminister har fået sin, nemlig ved personlig erfaring i en lang række lande, hvor man kan opleve at blive stoppet af politiets repræsentanter flere gange på een dag, således i Frankrig, i Amerika, ofte også i Sverige, medens jeg for min part ikke har oplevet her i landet at blive stoppet og udspurgt og få køretøjet kontrolleret, siden den nugældende færdselslov trådte i kraft.

Jeg fik forleden dag et brev fra en vognmand, der kører med en lastbil. Han skrev, at han nu i 18 år havde kørt med sin lastbil uden nogensinde at blive standset af politiet, og at det praktisk talt ville sige, at han i 18 år havde kunnet køre med en defekt vogn uden at blive opdaget. Nu tror jeg ikke, at mange har oplevet at kunne køre i 18 år uden på en eller anden måde at være kommet i forbindelse med politiets kontrolltjeneste, men jeg tror, at de fleste kørende vil holde med mig i, at kontrolltjenesten har et så ringe omfang, at de færreste i den daglige trafik frygter at blive antastet og kontrolleret af færdselsbetjente.

Jeg er altså glad for at kunne konstatere, at ministeren har fået sin opfattelse på samme måde, som jeg har fået min, selvom den ikke går i samme retning. Jeg havde dog håbet, at den højtærede minister her kunne have givet lidt mere nøjagtige oplysninger om omfanget af vor patrouilleringstjeneste — vi kender jo nogenlunde de konkrete tal, og jeg synes, de tyder på, at det er meget be-

[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 den  
 ganske klar pligt til at forvise sig om, at  
 det ikke er bare kommende færdsel, som  
 den 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 gennem-  
 føres uden lovændring. Jeg tror, jeg tør  
 sige, at det svarer den almindelige opfat-  
 telse af, at 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 igen-  
 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, at 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, kannet få det indtryk, at det  
 ærede medlem h. Magni Bro til sigtede  
 indførelse af en generel maksimum  
 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 frem-  
 mest kom til at dreje sig herom,  
 men også om, hvordan den bedst  
 kunne lukes 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

[A. C. Normann:] Så gik du jo i begyndelse af de muligheder for ulykkesbekæmpelse, som vi måtte anse for ynkingsfulde. Heri ligger selvfølgelig ikke, at vi ikke meget gerne vil være med til at overveje andre områder, men vi har indskrænket os til at nævne områder, hvor ændringer kunne gennemføres uden at kræve nogen lovændring. Det er forslagsstillernes opfattelse, at tiden slet ikke efter godt et års forløb er inde til en drøftelse af en ny færdselslov, som jeg sagde det før, og som den højtærede minister også mener, idet vi har den opfattelse, at den gengældende lovs bestemmelse nu først må hævdes med en sådan konsekvens, at man virkelig kan sige, at loven har været prøvet efter sine forudsætninger. Det tror jeg ved store flertal i befolkningen og også et flertal her i salen vil finde rimeligt, at den endelig kommer på det. Det var med glæde, jeg lyttede til den lille ordveksling mellem den højtærede justitsminister og det ærede medlem hr. Vagn Brø i går, for medens det ærede medlems hidtidige holdning og den meget ubestemte formulering af hans spørgsmål anledning til frygt for det modsatte, så viste det ærede medlems bemærkning, at han ikke synes uvillig til foreløbig at deltage i et forsøg på at lade den bestående lov komme til sin ret, og at han også havde en vis tro på, at dette ville hjælpe. Jeg forstår herefter, at de to grupper, der uafhængigt af hinanden har villet gøre et forsøg på at komme ulykkerne mere effektivt til livs, måske nu kan koordinere deres bestræbelser, og hvis det er tilfældet, kan det jo kun give forsøget større vægt. Især har jeg forstået, at der er mulighed for, at vi kan samle os om, at den bør gennemføres, lokale hastighedsbegrænsninger i større omfang. Også jeg tror, det vil være et meget effektivt middel til fremme af sikkerheden.

Efter de oplysninger, de sagkyndige giver, viser det sig, at maksimalhastighedsgrænsen på 80 km, der var den foreslåede maksimalhastighedsgrænse, da vi drøftede færdselsloven for halvandet år siden, slet ikke vil få nogen virkning på det aktuelle ulykkesområde, selv om man virkelig ville anvise midler til at få en sådan fartgrænse gjort effektiv, ikke blot på løvtidendes papir, men også ude på vejene. Jeg nævner ikke dette for at bestride, at hastigheden er

skadevolder, så sandt som stilstand. Ingen ulykker voldes i færdslen. Det er givet, at hastigheden under mange forhold er alt for stor, men det synes fastslået, at de for store hastigheder, der faktisk har forårsaget ulykkerne, i det slet ikke ligger fra 40 og op til 60 km, men dog altså alligevel for højt efter forholdene. Det tror jeg er den lære, vi må drage konsekvensen af, idet jeg håber, den højtærede justitsminister kan bekræfte de oplysninger i hans højest og dødende embedsmænd har givet på dette område.

Jeg holdt under finanslovdebatten den 7. december sidste år, anmodede jeg den højtærede minister om at foranledige, at politiets patrulleringsvirksomhed udvidedes. Jeg nævnte da det i synspunkt, som senere er fulgt op på. Politiken og flere andre blade, at hvis man sammenlignede færdselsulykkerne med en sygdom, som foranledigede lige så mange dødsfald og lige så mange invalideringer, som færdselsulykkerne gør, så ville alle finde det rimeligt, at der ofredes millionbeløb på sygdommens bekæmpelse. Mon vil ikke burde tage konsekvensen af, at færdselsulykkerne faktisk er en svøbe, som forårsager lige så meget individuel lidelse som en af de alvorligste sygdomsgrupper? Jeg synes det. Men forøvrigt er jeg slet ikke sikker på, at det ville medføre nogen udgift, hvis man f. eks. tredoblede den nuværende patrullerings- og kontrolvirksomhed, dels fordi de uansvarlige trafikanter af alle arter kommer til at betale en del gennem bøder, og vi ønsker jo samtidig vor straffepraktis i henhold til straffelovens §§ 69 og 70 skærpet, dels fordi der kan spares store beløb for det offentlige, hvis den aktion, der tilsigtes, virkelig kan medføre en nedbringelse af ulykkesantallet og dermed af sygehus, læge- og medicinudgifter, invaliderente og en række offentlige sociale udgifter.

Jeg vil da gerne spørge den højtærede minister også fordi den højtærede minister selv fremdrog spørgsmålet om omkostninger ved de krav om øgede kontrolforanstaltninger, og øget patrulleringstjeneste, som vi havde fremdraget, om ministeren til brug for udvalget vil prøve på at skaffe visse antydninger dels af, hvilke beløb bøder og straffe for færdselsforseelsen indbringer, dels, selv om der vel her kun kan blive tale om løse indikationer, oplysninger om, hvilke ud-

## [A. C. Normann.]

gifter medicinalvæsenet og socialforsorgen, eventuelt også forsikringsselskaberne, har på færdselsulykkernes område.

Endelig vil jeg også gerne understrege nødvendigheden af, at der tilvejebringes en virkelig oplysende oversigt over og analyse af de stedfundne ulykker. Det er næsten en ynke at være vidne til den måde, hvorpå hele debatten om dette spørgsmål har været ført ude omkring. Det ene velmenende og begavede menneske påstår, at høje hastigheder på over 80 km, det andet, at by- og landsbyhastigheder på 60—70 km er mest medvirkende til, at der sker ulykker. Én hæfter sig ved manglende respekt for vigepligten, én ved manglen på fuldt stop, én ved overgang til ny vognbane, én ved knallerter, én ved motorcykler, én ved biler og én ved cykler som hovedårsag til ulykkerne. Men når statistisk departement i sine efterretninger i nr. 65 siger, at der i 1955 skete 33 272 færdselsuheld, skulle man tro, at der i dette formidable materiale var et grundlag for en analyse, der kan gøre det muligt for os snart at gå over til at sige „vi ved“ i stedet for „vi tror“, eller i det mindste at vi kan få så faste holdepunkter, at folketinget med meget større sikkerhed kan træffe sine forholdsregler.

Jeg håber inderligt, at den højtærede justitsminister med al kraft vil tage sig af den opgave, jeg her har nævnt, og derved bidrage til at sætte både administrationen og lovgivningsmagten i stand til at gøre ulykkesbekæmpelsen så effektiv, som det overhovedet er muligt, ved at lade en større viden afløse den rådende uklarhed. Jeg vil gerne tilføje, for ikke at komme til at gøre det statistiske departement uret, at de oplysninger, der nu udsendes af departementet om færdselsulykker, er langt, langt bedre end det grundlag, man tilvejebragte for os for halvandet år siden, da vi drøftede færdselsloven. Jeg tror, man på dette område er inde i en udbygning af statistikken, som er meget nyttig. Alligevel savner jeg i det foreliggende materiale den virkelig grundige analyse, der kan give os sikre holdepunkter for en bedømmelse af, hvad det er, der bør foretages.

Jeg kan slutte mig til den højtærede ministers tanke om en videre behandling

af forslaget i et udvalg, og jeg takker endnu en gang for den højtærede justitsministers velvillige indstilling overfor vort forslag.

Victor Gram: Det er egentlig med en vis tilfredshed, jeg ser dette spørgsmål komme frem til behandling her i tinget, ikke mindst på baggrund af den offentlige diskussion, vi har haft anledning til at stifte nærmere bekendtskab med i de sidste måneder. Jeg har en tydelig fornemmelse af, at det er på høje tid, diskussionen om dette spørgsmål bringes ned på et lidt mere nøgternt plan end det, den har befundet sig på tidligere. Det er naturligvis rimeligt, at der opstår diskussioner om færdselsulykkerne på baggrund af de ulykkestal, der stadigvæk — derom kan vi vist allesammen være enige — fortsat er altfor store; vi må samle os om fortsatte bestræbelser på at mindske ulykkestallene og dermed frelse menneskeliv og mindske den materielle skade, der sker. Jeg synes dog, at den offentlige diskussion — deri er jeg ganske enig med det ærede medlem hr. A. C. Normann — i nogen grad har været præget af forudfattede meninger og forenkling og i visse tilfælde har haft en udpræget demagogisk form. Det er rimeligt, at diskussionen bliver placeret dér, hvor den hører hjemme, og i denne forbindelse vil jeg gerne gøre nogle enkelte bemærkninger, idet jeg i det store og hele kan henholde mig til de udtalelser, den højtærede justitsminister fremsatte.

Grundlaget for den langvarige og dybtgående drøftelse af revisionen af færdselslovgivningen forrige vinter var netop ønskeligheden af at få en lov, der med rimelig hensyntagen til den moderne tekniske udvikling dog kunne skabe den størst mulige sikkerhed i færdslen. Jeg tror, jeg kan sige, at det arbejde, der fra alle sider blev gjort her, var et arbejde, der virkelig dybtgående tog sigte på at skabe en lovgivning, der med de forudsætninger, man havde dengang, gav størst mulig sikkerhed for, at man opnåede det, man gerne ville.

Nu har loven virket i praksis i godt et års tid, og der er allerede på nuværende tidspunkt på visse områder indhøstet erfaringer. Det er dog min opfattelse, at loven ikke har virket så længe, at man på alle områder har kunnet indhøste erfaringer,



[Victor Gram.]

der med rimelighed kunne resultere i ændringer i færdselsloven.

Jeg vil gerne knytte et par bemærkninger til de oplysninger, den højtærede justitsminister fremkom med om færdselsulykkes antal. Der er ikke alene stagnation, men en tydelig nedgang at spore i antallet af ulykker med død som følge, og det samme gælder færdselsulykkerne med skade som følge. Det vil altså sige, at man med rette vil kunne hævde, at loven foreløbig har virket i den rigtige retning. Man kan drøfte, hvorvidt den virker hurtigt og stærkt nok, men der er en tendens, som er i overensstemmelse med vort udgangspunkt, da vi arbejdede med loven.

Jeg er ganske enig med den højtærede justitsminister i, at tiden ikke er inde til en generel revision af færdselsloven. Det ville være urigtigt, om vi på nuværende tidspunkt begyndte at pille ved den uden at have tilstrækkeligt erfaringsgrundlag for ændringer, som eventuelt måtte komme. Vi ville på ny handle i blinde og derved medvirke til at skabe forøget usikkerhed om vor færdselslovgivning. En færdselslov er ikke noget, man ændrer på væsentlig punkter hvert år; den må have mulighed for at bundfælde sig i befolkningen.

Jeg skal ikke komme ind på at diskutere den lange række spørgsmål, der har været fremme i den offentlige debat, men vil gerne omtale nogle af de punkter, der indeholdes i forslaget til folketingsbeslutning, først spørgsmålet om en udvidelse af politiets patruillerings- og kontrolvirksomhed med hensyn til overholdelse af færdselslovens hastigheds- og vigepligtsbestemmelser. Det er naturligvis rimeligt i denne forbindelse at give udtryk for ønskeligheden af, at vort politi arbejder så effektivt som overhovedet muligt, og jeg tror også, det vil være muligt indenfor de eksisterende rammer at skabe en større og en bedre kontrolvirksomhed end den, man har i øjeblikket. Jeg gav under diskussionen i forrige samling udtryk for ønske om lidt mere håndgribelighed på disse punkter. Jeg har ikke noget materiale, men jeg går ud fra, vi kan få lejlighed til i udvalget at se, i hvilken ledstrækning der er sket en forbedring på disse områder. Men alle de muligheder, der foreligger

her for en forøgelse af kontrolvirksomheden, er jeg for mit vedkommende parat til at undersøge, og jeg er ligeledes parat til at medvirke til en løsning af sagen.

Det andet punkt i forslaget angår gennemførelsen af øget ansvar for en trafikant, der ændrer færdselsretning. Her vil jeg være særdels betænkelig ved at gå ind på ændringer af de regler, der allerede findes i den nugældende færdselslov. Jeg er her enig med den højtærede justitsminister i hans synspunkter. Jeg tror ikke, det vil være muligt at finde noget, der bedre udtrykker det, man ønsker, end netop lovens bestemmelser.

Punkt 3 angår spørgsmålet om lokale maksimalhastighedsgrænser. Uden at komme ind i en almindelig diskussion om hastighedsgrænser vil jeg sige, at jeg ikke har skiftet standpunkt. Jeg tror, det er overordentlig farligt at bevæge sig ind på generelle hastighedsbestemmelser, således som nogle har ønsket det for byernes vedkommende. Jeg er ganske enig med vicepolitinspektør Groes-Petersen, som i en artikel i „Politiken“ har udtalt, at man absolut ikke kan forvente forbedrede resultater ved at gennemføre generelle hastighedsbestemmelser for byerne. Jeg tror ikke på det. Jeg vil også mene, at det vil være muligt i kraft af den gældende lov at nå frem til forbedringer, men derom vil vi høre nærmere, når justitsministeren har tilendbragt sine undersøgelser. Vi vil da se, om ikke det er muligt i henhold til de allerede eksisterende regler at gennemføre de eventuelle afmærkninger af den ene eller den anden form, som er nødvendige, men som efter min mening ikke bør være af generel art.

Jeg ved også for lidt om den skærpede straffepraksis, hvilket spørgsmål også indeholdes i forslaget til beslutning. Jeg vil være meget interesseret i at høre nærmere om dette, men tror, at det bedst vil kunne lade sig gøre i et udvalg. I det store og hele mener jeg, at disse ting bedst vil kunne bearbejdes gennem et roligt og sagligt udvalgsarbejde, hvorunder vi kan få forelagt alle de konkrete og saglige oplysninger, som er nødvendige for, at man kan drøfte de indhøstede erfaringer fra færdselslovens hidtidige praksis, og i hvilket omfang vi eventuelt kan hjælpe justitsministeren ved



[Victor Gram.]

at skærpe bestemmelserne på visse områder uden at gå til en generel revision af færdselsloven.

**Helga Pedersen:** Færdselssikkerheden er et alvorligt problem i det moderne samfund, og enhver vel gennemtænkt bestræbelse på at forbedre den fortjener støtte. Derfor kan jeg også straks sige, at mit parti gerne i et udvalg nærmere vil overveje, om der ved folketingets hjælp på indeværende tidspunkt kan gøres yderligere til fremme af færdselssikkerheden.

Når en så betydningsfuld lov som færdselsloven skal gennemføres, kan der let blive et og andet at kritisere og da navnlig, når loven vedrører et område, hvor udviklingen er så fantastisk som her; men retfærdigvis bør man dog afvente, at loven virkelig bliver gennemført, før man skrider til ændringer. Nu forstår jeg forslaget sådan, at lovændringer endnu ikke er tilsigtet, vel at mærke, hvis den højtærede justitsminister kan skærpe reglerne på de angivne områder. Men hvis justitsministeren nu siger, at han ikke kan gøre yderligere indenfor lovens rammer, f. eks. hvad angår frakendelse af førerbevis, ja, så er meningen vel, at forslagsstillerne ønsker lovændringer, og skal vi til at drøfte lovændringer, er der måske også andre spørgsmål, der skal tages med.

Det foreliggende forslag taler først og fremmest om hastighedsbestemmelserne og vigepligtsreglerne og den kontrol, der foretages med disse reglers overholdelse. Nu oplyste justitsministeren for lidt siden, at spørgsmålet, hvad der ikke kan overraske nogen, allerede er taget op i justitsministeriet, og at man sigter på at fordoble den kontrol, der er i øjeblikket. Jeg lagde megen vægt på de udtalelser, den højtærede minister fremsatte om, at man søgte at nå frem til målet indenfor de givne rammer. Det vil altså sige, at man søger at komme igennem uden i hvert fald væsentlig øgning af politistyrken, men at vi naturligvis må være forberedt på, at materielanskaffelser vil koste. Vi kan vel nok sige, at midt i en sparetid kan det være interessant at vide, hvad det egentlig vil koste at få foretaget en kontrol så effektiv, som man kan ønske det.

Jeg vil gøre nogle bemærkninger vedrø-

rende kravet om strengere straf efter færdselslovens § 70. Sådan som kravet er opstillet, må det betyde, at man er utilfreds med den praksis, der er. Jeg tvivler nu på, at man er helt fortrolig med praksis; jeg synes egentlig, praksis er ret streng. Jeg vil først slå fast, at praksis med hensyn til straf og frakendelse af førerbevis i hvert fald er skærpet betydeligt under den nye lov. I dag må den grove hastighedsovertrædelse, altså hvor man kører for stærkt „efter forholdene“, således som loven jo har formuleret reglen, betales med ca. 300 kr. i bøde, hvilket vel er nogenlunde det dobbelte af den tidligere bødestraf. Sådan er det gået f. eks. med motorcyklister, der for ud ad Langebro mod Amager med 80 km i timen, og det skønt der ingen skade skete. Jeg kan nævne et tilfælde, hvor førerbeviset blev taget i ½ år, og hvor det i dommen var bemærket, at tiltalte stod uforstående overfor sin lovovertrædelse; dommeren havde altså lagt vægt på, at den person, han havde for sig, ikke var moden til at have førerbevis. Vi har mange tilsvarende sager fra Københavns udfaldsveje, Frederikssundsvej og Frederiksborgevej.

Jeg kan også nævne et eksempel på overtrædelse af vigepligtsreglen; i dette tilfælde lagde man vægt på, at det var en mand, der var straffet flere gange — jeg tror op imod en halv snes gange — for overtrædelse af færdselsloven. Det foreliggende forhold kunne i og for sig ikke betegnes som grov uagtsomhed; han havde overtrådt vigepligtsreglen, og han havde overtrådt reglen om at give rigtigt signal, da han skulle dreje. Det blev honoreret med, at førerbeviset blev taget for ½ år foruden naturligvis en bøde.

I de sager, hvor der foreligger uagtsom manddrab, men hvor spiritus ikke har spillet nogen rolle, varierer straffene uhyre, fordi forholdene er så forskellige. Man må erindre sig, at eet moment som regel er uopklaret, nemlig spørgsmålet om, hvilken medskyld den, der afgik ved døden, havde. Erfaringen viser, at disse sager, der jo er domsmandssager, bedømmes forskelligt, også fordi domsmændene er meget tilbageholdende, når straf skal idømmes, og jeg tror ikke, man kan opstille almindelige retningslinier for de sager.

Derimod kan man opstille i alt fald

[Helga Pedersen.]

grove retningslinier for, hvordan man behandler sager, hvor den pågældende er påvirket af spiritus. Straffen og reaktionen er her skærpet stærkt, og det må understreges, at det er en meget alvorlig ting at føre bil i spirituspåvirket tilstand. Hvis der ikke sker nogen skade, kan man, hvis man vil opstille grove gennemsnitsregler for praksis, sige, at den, der har kørt i spirituspåvirket tilstand, med mellem 1 og 1,5 promille alkohol i blodet, bliver idømt 20 dages hæfte og frataget førerbevis for 1½ år; tidligere var det ½ år, nu er det sprunget op til 1½ år, og jo mere påvirket den pågældende har været af spiritus, jo alvorligere vil reaktionen være, eventuelt under hensyntagen til hvor megen skade der er sket. Hvis man kommer op på 2 promille, vil det eventuelt betyde fængselsstraf og fratagelse af førerbevis i 3—4—5 år. Foreligger der gentagelsestilfælde, altså en ny forseelse indenfor fem år efter generhvervelse af førerbevis, vil frakendelsen nok ske i 5 år, og der vil blive idømt fængselsstraf. Hvis det sker, at den pågældende kommer igen for tredje gang, kan han være sikker på, at førerbeviset bliver frakendt ham for bestandig. Jeg understreger, at dette naturligvis kun er grove gennemsnitsregler eller indtryk af praksis, men det er formentlig tilstrækkeligt til at vise, at det er ret alvorlige straffe, der i dag idømmes ved domstolene.

Jeg kunne også nævne for dem, der er interesseret i spørgsmålet om alkohol, om den lavere alkoholpromilles betydning, at i et tilfælde, hvor den pågældende person kun havde 0,45 promille alkohol i blodet, blev resultatet dog, at han fik en bøde på 1 000 kr. og blev frataget førerbeviset for ikke mindre end otte måneder, skønt den skade, der var sket, var meget ringe — hvis der overhovedet var sket nogen skade, det husker jeg ikke helt bestemt.

Hvis det drejer sig om unge mennesker, har vi mange eksempler på, at førerbeviset er taget til det 21. år, uanset om tidsfristen

her bliver 1½ år eller mere. Dommeren siger kort og godt, at de unge mennesker er fundet for umodne til at have førerbevis.

Når man vurderer disse straffe: fængselsstraf, hæftestraf, bødestraf og frakendelse af førerbevis, må man også have i erindring, at der er noget, der hedder regres, dette, at den pågældende selv kommer til at betale skaden, der er sket, når der konstateres grov uagtsomhed. Det sker i tilfælde, hvor den pågældende har været påvirket af spiritus, praktisk talt altid, hvis spirituspromillen har været 1,5 eller derover. Det vil altså sige, at den økonomiske reaktion, der følger efter en sådan sag, er meget betydelig og virker i mange år frem i tiden for den, der har gjort sig skyldig i overtrædelsen.

Der kan siges adskilligt mere om praksis i disse særlige færdselssager, men det er hovedpunkterne, jeg gerne har villet fremdrage her, for at de kunne danne et, skal vi sige reelt grundlag for den videre diskussion. Jeg kan tilføje, at alle sager om frakendelse af førerbevis i København behandles i en afdeling i byretten, og denne har velvilligt stillet disse oplysninger til rådighed for mig. Den har i årets løb behandlet 500—600 sager. Vi kan i det udvalg, som jeg håber bliver nedsat, få yderligere oplysninger om, hvorledes man behandler sagerne, for så vidt angår andre områder af færdselsloven.

I det foreliggende forslag til folketingsbeslutning ønsker man jo også øget ansvar for den, der ændrer færdselsretning. Jeg har ikke undersøgt domspraksis på dette punkt, men jeg kan på forhånd sige, at jeg stiller mig noget skeptisk overfor, om selve lovreglen kan formuleres bedre. Jeg tror ikke rigtig på, at det går med at gennemføre en aldeles ubetinget regel. Hvis man virkelig gennemtænker dette problem, de situationer, der opstår i praksis i færdslen under drejninger, når man ikke længere end til at sige, at den, der svinger, har bevisbyrden for, at han har gjort, hvad han skulle, således som i virkeligheden også færdselslovens § 34, sammenholdt med § 33, stk. 4, er for-

[Helga Pedersen.]

muleret. Men lad os nu i udvalget høre, hvad politiets og domstolenes erfaringer er på dette punkt, før vi tager bestemmelse om, hvorvidt en lovændring bør gennemføres.

Om de lokale maksimalhastigheder, som forslaget også har opstillet som et ønskemål, skal jeg kun sige, at det jo hele tiden har været muligt at gennemføre visse begrænsninger. Jeg tror personlig ikke meget på nytten af en generel hastighedsgrænse — hvadenten den er på 40 eller 50 km. Jeg vil hellere gå ind for, at man nøjes med kraftige advarsler om nedsat fart, langsom kørsel o. s. v. Det er mig bekendt, at erfaringerne fra Holland har vist, at det er uheldigt med en generel hastighedsgrænse, og tænker vi på forholdene bare i Københavns omegn, må jeg sige, at jeg stiller mig tvivlende overfor, at det skulle være hensigtsmæssigt, om man, f. eks. ud ad Lyngbyvej, aldrig måtte køre hurtigere end 50 km i timen. Jeg kan personlig slutte mig til de betragtninger, som færdselschefen, Groes-Petersen, fornylig har fremsat om dette spørgsmål.

Udover de forslag, som er til forhandling i dag, har man i den sidste tids diskussion fremdraget andre momenter, som passende kan tages med ind i udvalgsbehandlingen.

Hele spørgsmålet om betaling af sygehusudgifter m. v. kunne vel nok tiltrænge en nøjere overvejelse, og jeg forbeholder mig i udvalget at tage dette spørgsmål op. Vi har i mit parti været inde på den tanke, at de store udgifter til sygehusophold, lægebehandling m. v., som afholdes i forbindelse med alvorlige trafikulykker, vel snarere bør afholdes af trafikanterne gennem deres forsikringsselskaber end af det pågældende amt eller den pågældende kommune; men det kan vi som sagt komme tilbage til i udvalget. Mit parti vil med interesse lytte til enhver saglig betragtning, som fremføres med henblik på forbedring af færdselssikkerheden.

**Jørgen Jørgensen (Ullerup):** Jeg kunne i og for sig nøjes med at sige, at jeg takker den højtærede minister, fordi han har lovet at underkaste alle disse spørgsmål en villig behandling i et udvalg sammen med os andre. Nu har det radikale venstre jo

fået det ud af sin lidt hasarderede overhaling af det stiltfærdige Vagn Broske udvalg, at det har kørt ham i grøften, så i og for sig behøvede man ikke at gøre mere ved sagen.

Jeg forstår, at det, man nu ønsker, er, at justitsministeren skal sætte lidt mere fart i sagerne med hensyn til lovens administration, og det er nu engang sådan — det ved vi jo — at når det radikale venstre forlanger noget af regeringen, bliver det opfyldt. Dermed skulle sagerne forsåvidt ligge i de bedste hænder, og derfor skal jeg ikke sige ret meget.

Jeg er naturligvis i det store og hele enig i, at det vil være rimeligt på nuværende tidspunkt at drøfte lovens administration og også undersøge, om der muligvis er ting, som kunne begrunde visse ændringer i selve loven, selvom den kun har virket relativt kort.

Jeg kan godt erkende, at vi, der var ordførere ved behandlingen af færdselsloven sidste vinter — et par stykker af os, der ikke var så hurtige i vendingen som det ærede medlem hr. A. C. Normann — havde tænkt os, at vi skulle tage en samtale med justitsministeren om visse ting, som det måske kunne være rimeligt at drøfte sammen, men det får vi jo nu lov til i det udvalg, der, efter hvad jeg forstår, bliver nedsat. Nu står det mig ikke ganske klart, hvad der vil komme ud af dette, for såvidt jeg forstår, bliver vi nødt til at holde op i næste uge med dette folketingsår — det er heldigvis ikke mig, der skal finde ud af, hvordan sagen skal føres videre — men det kan vel føre til, således forstod jeg den højtærede minister, at der måske skal fremsættes et ændringsforslag til færdselsloven, hvorved man kunne komme til at drøfte visse ting.

Jeg kunne have lyst til i denne forbindelse at sige, at jeg tror, det er forkert, at unge mennesker på 16 år har lov til at køre på knallert. Det befordringsmiddel, som vel i øjeblikket er — lad mig sige det på denne måde, selvom jeg ikke tror, jeg repræsenterer de pågældende, når jeg siger det — det arbejdende folks største gode, bliver nu på grund af, at det også er blevet et legetøj for børn, lagt for had på en måde, som almindelige mennesker ikke kan være tjent med. Derfor vil jeg gerne have, at man overvejer, om vi ikke kunne komme bort fra

[Jørgen Jørgensen (Ullerup).]

dette, således at man skulle være i hvert fald 18 år, før man fik lov til at køre med et sådant apparat, der både kan drive folk fra sans og samling om natten og også kan gøre det farligt for almindelige mennesker at færdes på vejene.

Der er også et andet problem i forbindelse med hele knallerthistorien, og det er dette, at når den pågældende ikke har nogen nummerplade og ikke skal have noget førerbevis, så kan man, hvis han bliver taget i en ordentlig kæfert — for at sige det populært — ikke gøre andet end at sige til ham: gå hjem og i seng! Hvis han ikke gør det, kan man ikke forhindre ham i at køre videre på knallerten — hvis han altså kan — så længe man ikke har hjemmel til at forlange køretøjet deponeret en overgang. Der er altså visse ting, som det nok kunne være værd at overveje.

Hvad angår selve fartbegrænsningen, er det min opfattelse, at i al almindelighed virker det, vi nu har, vist nogenlunde fornuftigt. Jeg er enig i de betragtninger, der er anført angående generel fartbegrænsning gennem byerne. Sådanne generelle begrænsninger tror jeg overhovedet ikke på; jeg tror ikke på, at de lader sig praktisere, og slet ikke på, at de lader sig kontrollere. Forholdene vil være så vidt forskellige i de forskellige bebyggelsesformer. Det kommer an på en uhyre masse ting: hvordan vejene er formet, hvordan trafikken foregår o. s. v., og det må derfor være, man kan vel ikke sige individuelt, men stedbetonet, hvordan man skal foretage sådanne reguleringer.

Det ærede medlem frk. Helga Pedersen nævnte i denne forbindelse nogle eksempler fra sin egen praksis. Jeg kan anføre et, som var ganske interessant, en oplevelse, jeg havde forleden dag. Min kone og jeg kørte fra Odense til Nyborg — vi kørte 80 km, det er det, min fysik kan holde til — og vi blev overhalet af 5 køretøjer: en fransk personvogn, en svensk personvogn, to lastvogne med anhængere og en turistbus; og jeg må sige, at de tre sidstnævnte ålede sig ikke forbi, de strøg forbi, farten var langt over 100 km, derom er der ingen tvivl. Efter min opfattelse er der meget lidt kontrol med den slags, sandsynligvis fordi man ikke har mandskab til at gennemføre den. Lastvognenes og turistbussernes chauffører

kører vel med den hastighed for at tjene de nødvendige penge til afskrivningen på vognene, og hvad ved jeg, men der er nu en hastighedsgrænse for lastbiler på 60 km, selvom den ikke bliver overholdt ret mange steder.

Jeg tror i og for sig, den højtærede justitsminister har nogenlunde dækning i selve færdselsloven til gennemførelse af alle de foranstaltninger, som det ærede medlem hr. A. C. Normann har foreslået, men nu skal der altså lidt mere fart på, forstår jeg. I den forbindelse vil jeg gerne sige, at hvis den højtærede minister kommer til den opfattelse, at det vil være rimeligt at ændre loven på visse punkter, er vi fra mit parti villige til at deltage i behandlingen af et lovforslag med positivt sigte. Vi er selvfølgelig også villige til at deltage i en udvalgsbehandling af disse forhold, hvis man kan finde ud af at nedsette et udvalg og få det i gang på basis af det her fremsatte forslag til folketingsbeslutning.

**Lynnerup Nielsen:** Der er nu gået så tilpas lang tid efter den nye færdselslovs ikrafttræden, at der måske kan være god grund til at tage spørgsmålet om færdselssikkerheden op til drøftelse, sådan som det nu sker ved det foreliggende forslag til folketingsbeslutning.

Vi har nu fået en statistik og har hørt den højtærede justitsminister i dag nævne tallene for færdselsulykker; deraf har vi jo glædeligvis kunnet se, at tallene er stagnerende eller for nedadgående i forhold til de tal, som forelå for første halvår af 1955. Nedgangen var, efter hvad der blev nævnt her, ca. 10 pct., til trods for at der har været en stærk stigning i knallertkørernes antal, og knallertkørerne må jo henregnes til en kategori af trafikanter, som gør færdslen mere vanskelig, og som også fremkalder ulykker; det fremgår jo af statistikken, at knallertkørerne har en ret stor ulykkesprocent. Men til trods for at der som nævnt er en stagnation i ulykkestallene i al almindelighed, er disse tal så store, at der er al god grund til at fremsætte et sådant forslag til folketingsbeslutning, der jo tager sigte på indenfor de givne rammer af vor færdselslovgivning at modvirke de store ulykkestal.

Ulykkestallene for vore gader og veje er jo i virkeligheden urovækkende. Så meget

[Lynnørup-Nielsen.] Daad nok blev lov mere naturligt ville det derfor være, om hele det materiale, som i den senere tid er samlet vedrørende færdselsulykker og årsagerne hertil virkelig bliver bearbejdet, og at der efter alle mulige foranstaltninger bliver iværksat for at bringe ulykkestallene ned på det mindst mulige. Det er så afgjort muligt i henhold til den nuværende færdselslov at udøve en større patrouillerings- og kontrolvirksomhed fra politiets side, end tilfældet har været hidtil. Det kræver sely sagt, at der skal større styrke af færdselspolitiet til. I hvert fald må der under alle omstændigheder nok sættes mere materiale ind, automobiler o. s. v., for at denne patrouilleringstjeneste virkelig kan komme til at fungere efter sin hensigt. Men også et sådant offer må jo bringes. Også med hensyn til færdselspropagandaen må der bringes et offer med henblik på at få loven og færdselsreglerne overholdt, ligesom et effektivt tilsyn med den ulovlige parkering må til; den trænger adskillige steder til at blive set efter i sømmene. Den ulovlige parkering kan jo være medvirkende til, at trafikken ikke kan afvikles, og kan derved forårsage ulykker.

Det vigtigste af de spørgsmål, som er nævnt i det foreliggende forslag, er efter min mening gennemførelse i langt større omfang af lokale maksimalhastighedsgrænser. Færdselsloven er elastisk nok til, at sådanne begrænsninger kan indføres i langt flere steder, sådan at den såkaldte frie fart der bliver hæmmet; man kan vel også herved opnå en reduktion af ulykkestallene. Såfremt loven i langt større omfang anvendes til fastsættelse af lokale maksimalhastighedsgrænser, vil det så afgjort efter min og mit partis mening vinke formindskende på ulykkernes antal.

Vore landeveje er, jo imidlertid, ikke udbygget til den meget øgede landevejs trafik, som automobilenes stadig stigende antal forårsager, ligesom landevejene, hvor de går gennem landsbyer, de fleste steder er flankeret af bebyggelse. Alt dette er i sig selv forhold, der må agtes på i vor færdselslovgivning. Mit parti og mange andre med os nærer stadig betænkeligheder ved bestemmelsen om den såkaldte frie hastighed, som færdselsloven indeholder; på den anden side er vi naturligvis tilhængere af, at mak-

simalhastigheder gennemføres alle de steder, hvor det erfaringsmæssigt har vist sig at så danne påbud er påkrævede. Vi ville også hilse det med tilfredshed, om man kunne få en oversigt over ulykkestallene for indværende år — den højtærede justitsminister stillede sig jo i dag meget beredvillig overfor dette krav — sådan at vi kunne få en klarlæggelse, en analyse af alle årsagerne til ulykkestilfældene. Vi mener, at en sådan statistik ville tjene til, at vi, når færdselsloven har haft en tilpas levetid, mere effektivt vil kunne bekæmpe de mange ulykker, og da her jobes stadig — det vil vi kan som det fremgår af, hvad jeg her har sagt, tilslutte os det foreliggende forslag til beslutning, idet vi ganske naturligt er enige i, at ulykkestallene er store og vækker en berettiget vrede i befolkningen. Alt, hvad anvendes kan af sikkerhedsforanstaltninger, bør tages i anvendelse, intet bør undlades her.

[Tholstrup:] Der kunne være grund til at sige, at det er for tidligt at genoptage debatten om færdselsloven, men jeg vil alligevel påskønne initiativet til, at vi får denne debat, hvis den kan sætte mere fart i fremskaffelsen af de hjælpemidler, der skal til for at højne færdselskulturen og ned sætte færdselsulykkernes antal.

Det foreløbige resultat af den nye færdselslov er glædeligt. Det er gået, som jeg sagde under den anden behandling i fjor, at antallet af færdselsdræbte går ned, trods den voldsomme stigning af antallet af knallertulykker, altså på trods af stigende færdselsintensitet. Farten er ganske simpelt ikke sæd op, efter at vi har fået fri hastighed, hvilket jo ikke betyder, at man har lov til at køre med fuld fart overalt, således som det ærede medlem hr. Vagn Bro gerne vil have det skal lyde, men derimod betyder hastighed under ansvar, og det, som vi skal søge frem til, er hastighed under fuldt ansvar. Under udvalgsbehandlingen i fjor var flertallet enig om, at færdselskultur må være at foretrække fremfor færdselsdisciplin. Man havde bl. a. i årenger kørt med hastighedsbegrænsninger, som det efterhånden var umuligt at håndhæve. Ophevelsen af hastighedsgrænsen havde sine modstandere, og en af disse var netop den navnkundige sheriff fra Køge, det ærede

[Tholstrup.]

medlem hr. Vagn Bro, som imidlertid ikke har slået sig til tåls med den afgørelse, som fandt sted, men stadig søger at sabotere færdselsloven og desværre også dermed færdselssikkerheden. Det er det ærede medlem, der har opfundet slagordet „den frie fart“, et slagord, som giver visse motorførere det falske indtryk, at de har lov til at køre, som de vil, uden hensyn til andre. Under anden behandling den 26. april i fjor foreslog jeg det ærede medlem, at han idømte sig selv en bøde for letsindig omgang med slagord. Vi plejer ellers at kunne læse i avisen, hver gang sheriffen i Køge idømmer sig selv en bøde, men det har han glemt at gøre i denne omgang. Det ærede medlem fortsætter med at sabotere færdselskulturen, griber nogle tilfældige tal om ulykkesnes antal uden at sammenholde dem med udviklingen og giver det hele en ganske bestemt adresse, den frie hastighed, uden først at undersøge, hvad grunden er, og hvor der skal sættes ind.

Det må slås fast, at den nye færdselslov slet ikke er i fuld virksomhed endnu, idet skiltningen stadig er meget mangelfuld. Jeg skal komme tilbage til nogle forslag om dette problem og blot slå fast nu, at kun gennem vejledende skiltning kan man opelske den færdselskultur, som er forudsætningen for en holdbar nedadgående linie i færdselsulykkernes antal på trods af den stærkt stigende trafik på vejene.

Jeg havde spået en nedgang under alle omstændigheder, og jeg har fået ret. I hvert fald er dødsfaldene, som samtidig er udtryk for voldsomheden i ulykkerne, gået ned i august i år til omtrent det halve af, hvad de var i august i fjor. Jeg kunne i denne forbindelse fristes til at stille det spørgsmål til det ærede medlem hr. Vagn Bro, om han mener, at dette står i forbindelse med vejrtiliget og dermed ølforbruget i de to måneder. Det var varmt i august i fjor — det, man i visse kredse kalder ølvejr — medens det var svært at opnå en naturlig tørst i august i år. Vil det ærede medlem nu påstå, at dette er årsagen til halveringen af dødsfaldene i år i forhold til i fjor? Jeg personlig vil tro, at der er en forbindelse her, men jeg vil dog alligevel ikke påstå det, før indicierne er betydelig bedre underbygget. Måske statistikerne også kan tage dette

med i undersøgelserne, og jeg vil gerne anbefale den højtærede justitsminister, at det tages med, når der nu skal foretages tilbundsående undersøgelser.

Det bringer os igen ind på mindretallets forslag fra i fjor om en nedsat alkoholpromille, f. eks. til 0,5 pct., som det maksimalt tilladte. Hvordan var det med det ærede medlem hr. Vagn Bros afstemning på dette punkt i fjor? Måske det ville være nyttigt, om visse politimestre, der er ivrige efter rapporter over færdselsforseelser, en gang imellem også kiggede lidt efter dem, der overtræder bestemmelserne om, hvor meget man må drikke. Det bringer mig også til igen, som jeg gjorde det under anden behandling, at fremdrage stk. 2 og 3 i beværterlovens § 33, som omhandler udskænkning af stærke drikke for personer, der må antages at være berusede, og for personer, som ikke er fyldt 18 år. Mange af de ulykker, der sker, er netop forårsaget af det meget drikkeri. Såvidt jeg erindrer, var det 114 knallertførere, der blev noteret i august for at have kørt i beruset tilstand. Man hører om berusede 17-årige knallertførere, og i dag læser man med rædsel om en spritbilist, der i nat har dræbt eet og lemlæstet flere mennesker. Det mest horrible ved radioavisens omtale af ulykken var imidlertid, at manden skønnedes lettere påvirket efter at have nydt 9 genstande umiddelbart før kørslen, nemlig 5 bajere, 2 snapse og 2 cognac. Det bedømmes til lettere påvirkning! Hvor meget skal man så have nydt for at være stærkt påvirket? Ansvarsfulde bilister ved, at maksimum, før man sætter sig til rattet, er een bajer. Alle ved, at to bajere giver nedsat agtpågivenhed og nedsat reaktions-evne. Det er her, vi venter politiets indsats, således at vi får færre spirituspåvirkede ud at køre. Når det drejer sig om færdselslov, må vi stadigvæk se på, hvad der fremmer færdselskulturen. Til frihed hører ansvar.

Et mindretal stillede forslag om en betydelig selvrisiko, så at man ikke havde mulighed for at forsikre sig imod enhver risiko, således at den ansvarlige i et sammenstød fik det at mærke på sin pengepung, der efter sigende skal være et af de ømmeste steder.

Det foreliggende forslags punkt 1 drejer sig om udvidelse af politiets patruljerings- og kontrolvirksomhed. Den første betingelse for, at politiet kan stille krav om mere

## [Tholstrup.]

mandskab, må dog være, at det udnytter det mandskab, det har, så effektivt som muligt. I øjeblikket har færdselspatrullerne kun, skal vi sige 10 pct. af den virkning, de kunne have, fordi man benytter den utiltalende fremgangsmåde med hemmeligt politi i stedet for tydeligt markerede politipatruller, hvadenten det drejer sig om biler eller motorcykler. Der er kun en enkelt politikreds, såvidt jeg ved — måske er der flere — der har tydeligt markerede politipatruller; jeg har i hvert fald set en bil fra Frederiksberg politi køre rundt med tydeligt skilt på taget. Det er givet, at en sådan politibil har 10 gange større virkning end en, der er ukendelig for andre.

Den virker stærkt beroligende på travle trafikanter, og endnu mere beroligende ville det virke, hvis de færdselsbetjente, der kører på motorcykel, var let kendelige, f. eks. havde et hvidt skråbælte, således som de faststående færdselsbetjente har. Skatteyderne behøvede ikke at bringe noget offer, hvis vi fik dette gennemført. Så kunne man undgå flere betjente på vejene, end vi har i øjeblikket, bortset fra at politiet i de forskellige politikredse ved særlige lejligheder kan sende nogle af de betjente, der sidder og laver kontorarbejde, ud. Det var måske et spørgsmål, om ikke det var billigere at få nogle kontordamer til at udføre en del af dette kontorarbejde, så at betjentene kom til at udføre virkeligt betjentarbejde og kom ud på gaderne i de travle timer. Desuden burde man tale lidt med vejmyndighederne om at få rettet visse fejl, så kunne man også spare nogle betjente.

Jeg kører hver dag over rundkørslen ved Dr. Louises bro, Søtorvet hedder det vist. Der står hver eftermiddag 4 betjente og dirigerer færdslen, medens det kunne gøres af een, hvis man afskaffede rundkørslen og opsatte de nødvendige blinklys. Disse rundkørsler er i mange tilfælde forældede. Tiden er løbet fra dem. Dengang de blev indrettet, fortsatte man kørslen ind og ud af rundkørslen; men dér, hvor trafikken er blevet så intens, som tilfældet f. eks. er på dette sted, er en rundkørsel uden mening. En rundkørsel skulle netop være fri for manuel betjening. Her er altså tre politibetjente, som vi straks kunne frigøre til færdselspatrullering andre steder.

Det ser forøvrigt mærkeligt ud, at det radikale venstre her foreslår en tredobling af politipatrullerne og de dermed forbundne udgifter, når partiet ifølge „Skive Folkeblad“ nu foreslår en nedskæring af bevillingen til Rådet for større Færdselssikkerhed. Det er, ligesom om man helt har opgivet at værne kulturen og helt helliger sig de restriktive politimæssige opgaver, som en kulturstat helst skulle undgå.

Dengang folk som det ærede medlem fra Koldingkredsen, hr. Vagn Bro, havde hovedindflydelse på færdselslovens udformning, havde man den opfattelse, at folk var fri for ansvar, hvis de blot strakte armen ud eller brugte afviseringen, medens det nu er slået fast, at man faktisk også skal se sig for. Den gamle opfattelse er dog ikke helt udryddet endnu, og det er meget uheldigt. Det havde været meget bedre, om man slet ikke havde afviseringer og ikke måtte bruge armene, men ganske simpelt havde hele ansvaret, hvis man svingede i trafikken og derfor var nødt til at se sig for, inden man drejede, og ikke stolede på, at nogen respekterede en afvisering eller en arm, som i mangfoldige tilfælde bliver stukket ud i sidste øjeblik, hvorefter den bagvedkørende øjeblikkeligt overtager hele ansvaret. Det er en ganske forfejlet opfattelse, men den sidder indgroet i mange menneskers bevidsthed. Derfor tror jeg, vi burde se at få ansvaret meget stærkere præciseret. Det er der vel også i nogen grad tale om i forslaget, men den indgroede tankegang fra dengang, man havde hastighedsgrænser og restriktive færdselsregler, fører til den slags uhyrligheder.

Punkt 2 drejer sig om øget ansvar for den, der ændrer færdselsretning, og det dækker vel i og for sig det, jeg har sagt. Jeg er enig i det meste af dette, men kunne godt tænke mig at erstatte ordet „øget“ med „fuldt“ og tilføje en regel om selvrisiko.

Jeg er derimod ikke enig i punkt 3 om lokale hastighedsgrænser. Står der „50 km“ på en bestemt strækning, betyder det, at så må man køre stærkere på andre strækninger, og det kan meget vel være, at en nedsettelse af hastigheden til 50 km er mere påkrævet på den følgende frie strækning i det øjeblik, den pågældende bilist kommer der, end netop dér, hvor der står 50 km. Det er farligt at sætte et



## [Tholstrup.]

sådant skilt op, det kan give en fuldstændig forkert opfattelse af, hvad der er tilladt, og hvad der ikke er tilladt. Jeg er enig med det ærede medlem frk. Helga Pedersen i, at man hellere må holde sig til „nedsat hastighed“ eller „forsigtig kørsel“ fremfor at bruge et tal i denne forbindelse. Resultatet bliver bedre på de farlige strækninger, idet man ikke kører for stærkt dér, men det bliver afgørende bedre på de øvrige strækninger, hvor man også skal være forsigtig. En meget stærk begrænsning af hastigheden til 40—50 km kan nemt give det indtryk, at nu er der ikke nogen fare ved at krydse vejen, nu kan man godt spille bold og lege derude, for bilisterne har ansvaret. De skal køre så langsomt nu, de har hele ansvaret, og risikoen er derfor ganske lille. Så sløves sindet, respekten for farten bliver nedsat, og så vil ulykkerne stige langsomt igen, selvom en pludselig indførelse af 50 km-grænsen kunne give resultater til at begynde med. Der er noget, der tyder på, at sådan er det ved at udvikle sig netop på den omtalte strækningovre ved Middelfart, hvor man nu ser en tiltagende langsom spadseren over og børns leg på gaden, hvor folk hidtil holdt sig på fortovet eller skyndte sig ud, hvis de skulle over.

En bedre form ville det være, som det ærede medlem foreslog, at opsætte advarselsskilte. Foran landsbyer og byer kunne man måske tænke sig at bruge den form for skilte, som man før brugte foran svenske landsbyer: en tyk, sort streg lodret og så svage eller kraftige streger på tværs til at markere sidegader og veje, så man kunne se, at her var et sted, hvor man måtte passe på udmundende trafik. Der var bare den fejl ved disse skilte ligesom ved dem, man har anbragt her i landet, at de var anbragt oppe mellem vejtræerne, godt skærmet af grenene, således at de kun blev set af ganske få bilister. Det, som vi skal frem til, er, at de skilte, vi har, bliver anbragt, så de ses, altså i lygtehøjde. Jeg kunne også tænke mig, at udmundende gader fik en tværgående stribe på kørebanen, således at man også dér var klar over, at nu nærmer vi os et sted, hvor vi må være særlig forsigtige.

Jeg er relativt enig i forslaget punkt 4. Med hensyn til skiltning har jeg omtalt, at

skiltene bør anbringes i lygtehøjde, og jeg har omtalt, at der bør males en hvid tværstribe ved udmundende veje, men jeg vil gerne sige lidt om fodgængerskiltene.

Jeg har lige været ude at kigge på det prøveskilt, der er sat op ude på Vesterbrogade. Det kan være meget interessant, men jeg tror, det er ganske overflødigt med denne blinklampe, og den er meget kostbar. Og de færdselsfolk, der har sat skiltet op, har slet ikke benyttet de erfaringer, som erhvervsdrivende ville have benyttet for at påkalde opmærksomheden. Hvorfor maler man ikke denne stander med stærke farver, i stedet for at den er galvaniseret? Hvorfor laver man den ikke lige tyk hele vejen op? Den er lavet af 4 tommers rør 1 m over jorden og af 2½ tommers rør resten af vejen. Det er lavet så kostbart, som man kan lave det, men så dårligt næsten, som det kunne laves. Man kunne for en trediedel af pengene få et skilt med langt større virkning.

Jeg vil også slå til lyd for, at man opstiller gummifærdselsfyr, som kan tåle påkørsel, ved udmundinger af veje. Det har man gjort forsøg med i England og med god virkning. Jeg kunne tænke mig, at man, hvis man ikke ville ofre pengene selv, tilbød firmaer og selskaber, at de kunne bruge dem til reklamer. Så kunne vi få stillet sådanne færdselsfyr op ved næsten hver eneste udmundning, hvilket også ville lære folk, at her var forsigtighed tilrådelig.

Et af de mest berygtede kryds her i Københavns omegn er krydset Gladsaxe Møllevej—Ringvej B 3. Gang på gang holder politiets patrullevogn derude, og man har også anbragt en lille hængelampe oppe i luften, men de latterlig små advarselsskilte for vejkryds er det eneste, der ellers fortæller, at her er et farligt vejkryds. Her ville sådanne gummitoppe i forbindelse med kraftig og tydelig forvarsling ved skiltning være nyttige.

Jeg kunne tænke mig en lidt skrapper kurs mod knallertstøjen. Det er netop i ly af knallertstøjen, at knalleristen ikke hører den bagfra kommende bilist eller bilisten, der kører på hovedvej, og derfor er det et vigtigt moment at få denne støj væk ved en skarpere kurs overfor lydpotterne, som bliver gennemhullet og lavet om, så de kan give mere spektakel.

**Vagn Bro:** Jeg har jo det fortrin fremfor de ærede medlemmer, der har talt nu i eftermiddag, at jeg i går på en gruppe medlemmers vegne havde lejlighed til at fremsætte de synspunkter, som vi mente var de rigtige, og derfor skal jeg ikke forlænge denne debat meget. Det meget ærede medlem hr. Jørgen Jørgensen (Ullerup), der jo til ære for ham aldrig fornægter sin muntre fynske oprindelse, talte om, at det udvalgt, som jeg havde talt for, var blevet kørt i grøften. Hvis det ærede medlem nu udviste lige så stor skarpsindighed som visse andre fynboer, ville han lægge mærke til, at vi dog kom 24 timer før i mål — og jeg kører jo aldrig mere end 80 km i timen, så han kan regne ud, hvorledes overhaleren har kørt — og det glædede jeg mig over.

Til det ærede medlem hr. A. C. Normann kan jeg sige, at jeg glæder mig over, at også det ærede medlems gruppe har rejst dette spørgsmål her i tinget. Jeg har i går haft lejlighed til at udtale mig om nogle af de synspunkter, som vi lægger vægt på, og de ligger ikke fjernt fra de synspunkter, dette forslag til folketingsbeslutning giver udtryk for, men jeg vil gøre en bemærkning om punkt 1 i forslaget. Den højtærede minister vil sikkert ikke — selvom vi nu står overfor en undersøgelse i udvalget, hvor jeg også meget gerne ser dette spørgsmål undersøgt — vende sig stærkt imod det, når jeg siger, at det bliver meget vanskeligt at gennemføre øget kontrol med den nuværende politistyrke. Der er mange medlemmer i dette ting, som ikke er klar over, at politiet i Danmark har med omtrent enhver lov, vi vedtager her i tinget, at gøre. Mit bidrag til en nøje undersøgelse skal på dette punkt bestå i, at jeg skal fremlægge en nøjagtig fortegnelse over de civile lovgivningsarbejder, politiet må have med at gøre. Blev vi befriet for disse, så vi kun havde politiets to hovedformål at varetage: at bekæmpe forbrydelser og at holde ro og orden på gader og veje, var styrken tilstrækkelig. Jeg har for mit vedkommende ment, at en forøgelse på dette punkt vil kunne ske uden udgift for statskassen, men det skal jeg ikke komme ind på nu.

Med hensyn til punkt 2 i forslaget vil jeg blot understrege, at det er ganske overordentlig vigtigt at få gennemført bestem-

melsen om øget ansvar for den trafikant, der ændrer færdselsretning. Om lovens bestemmelse i så henseende er tilstrækkelig, ja, det er muligt, det kan vi undersøge.

Vedrørende punkt 3, der omhandler gennemførelse af maksimalhastigheder, modtog jeg i går fra den højtærede minister to svar. Det ene var, at det også var hans indtryk, at der blev kørt for stærkt i byernes udkant, og jeg tror, det er rigtigt. Det andet var, at det i nogen måde ville være afgørende, hvilket resultat en sådan generel hastighedsbestemmelse havde ført til i Sverige. Hvis det nu viser sig, at denne hastighedsbegrænsning i Sverige har virket gunstigt, hvorfor kan man så ikke — når ministerens indtryk er dette, at der køres for stærkt i de bymæssige bebyggelser — i stedet for specielle skilte ved forskellige byer indføre den svenske regel? Jeg har da også forstået, at det ikke ligger udenfor mulighedens grænse; men alt dette kan vi jo drøfte.

Med hensyn til punkt 4 om skærpet straffepraktis har jeg med interesse hørt på det ærede medlem frk. Helga Pedersens bemærkninger. Jeg havde forøvrigt det indtryk, at de navnlig drejede sig om den københavnske praksis; jeg vil i hvert fald yde mit bidrag i udvalget ved at fremlægge eksempler på praksis udefra, og — det kan jeg allerede sige nu — eksempler, hvor politimyndigheden i provinsen har anmodet om appel, men hvor man, måske på grund af altfor meget arbejde ved landsretten, ikke har fået denne. Vi vil så deraf kunne drage vore slutninger.

Vi var ved behandlingen af færdselsloven mange — det er også en bemærkning til det ærede medlem hr. A. C. Normann — der ikke alene havde vort syn på hastigheden, men i det hele savnede nogle ganske få, men klare regler, som befolkningen havde at rette sig efter. Det er noget i den retning, som indeholdes i dette forslag til folketingsbeslutning.

Med det ærede medlem hr. Tholstrup vil jeg ikke diskutere her i dag. Ved sidste behandling af færdselsloven blev der talt om en gruppe, som man kaldte „skrivebordstrafikanter“, og jeg regner det ærede medlem — også efter at have hørt hans bemærkninger her i dag — til denne gruppe. Alene det, at det ærede medlem nævner,

**[Vagn Bro.]**

at en patrouillevogn med politiskilt har en mægtig betydning! Ja, men så skulle man jo regne ud, hvor mange gader og veje vi har i Danmark, for den eneste måde, det så kan virke på, er jo, at sådanne vogne kommer på alle disse veje. Vi andre, som er nødsaget til at minisere, ønsker at have det således, at de, der er farlige for færdslen, ikke ved, om der sidder en civil betjent i andre vogne.

Med hensyn til den bemærkning, det ærede medlem gjorde om spirituspromillen, vil jeg sige, at det ærede medlem må fra den behandling, vi havde sidst, vide, at en af de begrundelser, som vi, der er tilhængere af den fri bevisbedømmelse, gav, var, at vi frygtede, at for mange under en sådan promillebegrænsning ville slippe med bøde, medens vi ønskede, at de skulle have hæftestraf og kørekortsfortabelse.

**Rager:** Jeg vil fuldtud slutte mig til det forslag til folketingsbeslutning, som her foreligger til behandling, men der er en bemærkning, jeg ikke kan tilbageholde. I dette forslag til beslutning udtaler man ønske om skærpelse af nogle regler vedrørende færdslen, og man håber så, at disse regler, når de bliver overholdt, vil skabe større færdselssikkerhed. Men spørgsmålet er: Hvem er det, der skal bruge disse regler, skal køre efter dem? Man nævner i meget ringe grad selve trafikanterne og deres stilling.

Jeg har på fornemmelsen, at der meget ofte sker trafikulykker på grund af, at der er trafikanter i trafikken, som enten ikke er sig deres ansvar bevidst eller ikke har en tilstrækkelig rutineret evne til at bevæge sig i den trafik, de kører ud i. Dertil vil man naturligvis sige: Er det da ikke muligt at skærpe prøverne? Dette tør jeg slet ikke udtale mig om. Om en mand kan reparere motoren eller ej, om han ved, hvordan den virker, det synes jeg i og for sig kan være det offentlige ganske ligegyldigt; det, som er interessant, er, hvordan

han kan bevæge sig, og hvor hurtigt han kan reagere ude i trafikken. Man har nu for værnepligtige indført psykotekniske prøver. Jeg ved ikke, om man kan udtænke en egnet psykoteknisk prøve for dem, der skal bestå køreprøven, det ville være rart; men det ville vel heller ikke være tilstrækkeligt. Og selvom det skete, kan man så stole på, at rutinen vedligeholdes, eller at ansvarsbevidstheden stadig er tilstede?

Ansvarsbevidsthedens glippen viser sig jo først og fremmest, når det drejer sig om spiritusbilisterne. Nu nævnte det ærede medlem hr. Tholstrup den begivenhed, der fandt sted i går. Jeg har igennem et par år erindret en anden begivenhed: et ungt menneske — jeg tror han var ude fra Holte — fik på sin 18 års fødselsdag kørekort og en bil til disposition og kørte med nogle unge kammerater fra Holte imod Helsingør, var det vist; ved Humlebæk lykkedes det ham at miste herredømmet over vognen, og han kørte ind i et tog af cyklister. Nogle døde, nogle blev kvæstede. Hvad der er blevet af den unge mand, ved jeg ikke; det kunne være interessant at vide, hvad det blev takseret til. Når man ikke er i stand til at sige — og det er jeg ikke — hvordan en virkelig effektiv prøve skulle være, er der jo nemlig kun eet tilbage, og det er at sikre sig, at der bliver taget virkelig alvorligt fat på dem, som har forset sig. Jeg er i almindelighed ikke tilhænger af og har ikke megen tro på, at strenge straffe virker præventivt under almindelige forbrydelsesforhold; men jeg ved ikke, hvordan det stiller sig, når talen er om de mennesker, for hvem dette at have et rat mellem fingrene synes at være en livsnødvendighed; hvis man rammer dem virkelig hårdt, virker det dog vist afskrækkende på nogle af kammeraterne.

Det ærede medlem frk. Helga Pedersen fortalte her om, hvorledes straffene var blevet strengere, og jeg forstod, at det ærede medlem egentlig derigennem ville sige: det er slet ikke billigt at overtræde færdselsloven. Hvis det virkelig er menin-

[Rager.]

gen, at de straffe, der her blev nævnt, skal være norm i det lange løb, tror jeg, at man, uanset om man ellers skal forandre færdselsloven, bør tage fat dèr.

Den mand, der sætter sig ved rattet og kører vognen i spirituspåvirket tilstand, tænker vist ikke altid på, at det er et dødsfarligt instrument, han har mellem hænderne. Hvis han een gang har vist mangel på den ansvarsbevidsthed, hans medborgere har ret til at vente af ham, når de har betroet ham et kørekort, burde han aldrig have kørekortet igen. Det er aldrig nødvendigt for en mand i spirituspåvirket tilstand at køre en bil, og der er ikke nogen som helst grund til ikke een gang for alle at sige stop til sådan en mand; han skal ikke mere ind i trafikanternes rækker.

Man havde i gamle dage et begreb, der hed søndagsjægere. Lige så lidt som jeg nogensinde har kørt bil, har jeg nogensinde gået på jagt, så jeg ved ikke, om søndagsjægerbegrebet eksisterer endnu; derimod har jeg på fornemmelsen, at søndagsbilisten endnu er et agtet medlem af samfundet. Men han har, når han kører i den stærkeste færdsel, dèr, hvor forholdene er værst, i virkeligheden vanskeligt ved at svare til de krav, man stiller til ham.

Jeg har ønsket at fremsætte disse bemærkninger, fordi det forekommer mig, at spørgsmålet om bilisternes ansvarsfølelse og rutine er så overordentlig vigtigt. Selvom vi fastsætter de allermest englelige og vise regler, vil det være fuldstændig omsonst, hvis ikke trafikanterne overholder dem, og hvis de ikke slår til overfor de krav, man har ret at stille til dem.

**Justitsministeren (Hans Hækkerup):** Må jeg først sige til det ærede medlem hr. A. C. Normann, at jeg allerede har beklaget, at vi er i den situation, at jeg ikke mener at kunne fremsætte forslag til ændring af afsnittet om erstatningsansvar for de motor-kørende, fordi det nordiske samarbejde endnu ikke er afsluttet. Jeg forstod, det ærede medlem mente, at man i og for sig godt kunne løse selvriskoproblemet uden om en fællesnordisk løsning, men jeg vil dog anse det for rigtigst at lade det pågældende udvalg fortsætte sit arbejde, til dette

helt er afsluttet, og derefter fremkomme med udkast til et lovforslag. Jeg tror iøvrigt, forholdet er det, at det ærede medlem og jeg ikke vurderer betydningen af selvriskoproblemetets løsning helt på samme måde.

Det lød uhyggeligt med den lastbil, der i 18 år havde kunnet fare rundt på de danske landeveje uden nogensinde at komme ud for kontrol. Jeg vil ikke have noget imod med det ærede medlem at drøfte, om man skulle indføre en periodisk kontrol med alle lastbiler, så hvis det ærede medlem vil møde mig på den front, tror jeg, vi kan nå et resultat.

Lokal hastighedsbegrænsning er kun gennemført i meget ringe omfang; i øjeblikket husker jeg blot Sorø, Kolding, Hobro, Hedensted og enkelte andre steder. Om hele dette spørgsmål vil jeg gerne sige, at det har jo netop været hensigten, idet vi holdt os princippet i loven for øje, kun at anvende disse bestemmelser, hvor helt ekstraordinære forhold gør sig gældende. Derfor er det gennemført så få steder, som det er. Men naturligvis er det rigtigt, at ønskerne har været meget omfattende, og at man i en række byer og landsbyer har fremført ønsket om en hastighedsbegrænsning, det, som vi altså nu overvejer at imødekomme på en bredere basis. Jeg skal dog ikke ved denne lejlighed gå ind i en debat om hastighedsbegrænsning.

Jeg vil naturligvis gerne søge opklaret gennem udvalget, hvor meget bøder for overtrædelse af færdselsloven har indbragt, og vil også prøve at fremskaffe de oplysninger, det ærede medlem hr. A. C. Normann ønskede om de sociale udgifter som følge af færdselsulykker, herunder hospitalsudgifterne.

Det ærede medlem hr. Victor Gram kritiserede — jeg synes med megen ret — den pressediskussion, der har været ført; der har været altfor mange dårligt underbyggede og tåbelige indlæg i den debat. Når det ærede medlem vender sig mod en generel hastighedsbegrænsning, forstod jeg, at bemærkningen også havde relation til tanken om hastighedsgrænse i bymæssigt bebyggede områder. Det, vi skal diskutere i udvalget, bliver jo, om vi skal følge det svenske princip med en generel hastighedsgrænse i byområder eller fastsætte en konkret hastighedsgrænse, hvor vi anser det nødvendigt. Det bliver et af de spørgsmål,

**[Justitsministeren.]**

vi kommer til at diskutere. Men jeg vil samtidig gerne understrege, at uanset hvilken løsning vi når frem til, gælder jo stadig hovedreglen om, at der skal køres efter forholdene på det enkelte sted. Det har meget lidt zweck at fastsætte en hastighedsgrænse på 50 km, når man kører gennem Slagelse, hvis folk opfatter det på den måde, at så kan man køre med 50 km igennem hele byen, for enhver ved, at det kan man ikke i bykærnen. Derfor vil denne bestemmelse kun få virkning for byernes yderdistrikter, og det er der, det efter mit skøn har sin betydning. Om man så skal gå den konkrete eller den generelle vej, er et af de spørgsmål, man kan diskutere.

Til det ærede medlem frk. Helga Pedersen kun dette, at selvfølgelig vil vi fremskaffe oplysninger om, hvilke materielanskaffelser en effektivisering af færdselskontrollen vil medføre.

Det ærede medlem hr. Jørgen Jørgensen (Ullerup) var forfærdelig morsom. Jeg forstod på det ærede medlem, at han morderlig gerne vil være i den situation at kunne imødekomme et radikalt krav om at „rubbe sig“. Om der nogensinde kommer den situation igen, kan vi ikke vide.

Naturligvis kan vi også i udvalget diskutere spørgsmålet om knallerter, både aldersgrænseproblemet og spørgsmålet om nummerplader. Personlig tror jeg ikke på betydningen af at indføre nummerplader og anser det heller ikke for rigtigt. Det, der er spørgsmålet for mig, er, at det har vist sig, at altfor mange knallerter kan overskride den hastighedsgrænse, vi opererer med, og det er det problem, vi må arbejde på at løse.

Det ærede medlem nævnte — og den tanke har også været fremme i pressediskussionen — tanken om deponering for kortere eller længere tid af det køretøj, hvormed man havde forbrudt sig i henseende til overtrædelse af færdselsloven. Det er en udvej, som jeg indtrængende vil advare imod. Jeg tror, det ærede medlem ved nærmere overvejelse også vil erkende, at den vej ingenlunde er farbar.

Endelig vil jeg gerne sige til det ærede medlem, at med en udvidelse af færdselskontrollen vil ubetinget følge et pålæg fra justitsministeriet til færdselspolitiet om i

stigende omfang at søge 60 km grænsen overholdt, og jeg er enig i, at man ser daglig i tusindvis af grove forsyndelser, så en indskriden er ubetinget nødvendig.

Det ærede medlem gav tilsagn om eventuelt at ville medvirke til en lovændring. Jeg vil gentage, at jeg har det ønske, at der bliver så få lovændringer som muligt i denne omgang. Det ærede medlem ved, at jeg, hvis vi skulle blive enige om en revision, har ganske specielle ønsker på enkelte punkter, hvor jeg ikke tror jeg kan få det ærede medlems tilslutning.

Det ærede medlem hr. Lynnerup Nielsen har jo ret i, at der har været en nedgang i antallet af ulykker efter den nye lovs ikrafttræden, men jeg vil endnu en gang understrege, at loven jo kun har virket i kort tid, og jeg tør ikke lægge mere i de foreliggende tal, end disse i sig selv siger. Jeg tror også, at den voldsomme interesse, der offentligt har været omkring hele færdselsproblemet, har medvirket til, at antallet af ulykker er blevet begrænset, og under alle omstændigheder tror jeg, det ærede medlem er enig med mig i, at ulykkernes antal, trods nedgangen, er så stort, at en indsats er nødvendig.

Til det ærede medlem hr. Tholstrup vil jeg sige, at jeg er helt uenig med ham med hensyn til færdselspolitiet. Det ærede medlem vil — for at sige det kynisk — kun dække over færdselsforbryderne; han vil advare dem, ikke ramme dem; han vil have, at politiet skal køre med lygter og fortælle dem: nu er vi her, nu skal I køre ordentligt! Det ærede medlem vil ikke have, at man skal skride ind overfor banditter, når de hensynsløst overtræder færdselsloven. Jeg er blankt uenig med det ærede medlem. Færdselspolitiets opgave er ikke at være legeonkler, men at ramme dem, der overtræder færdselsloven, og fratage dem kørekortet.

Det ærede medlems bemærkning om det virkelige betjentarbejde skænker jeg ham. Det ærede medlem ved i denne situation ikke, hvad han taler om. Morsomt var det imidlertid at høre hans forslag om gummiskilte med reklamer — det var helt ud i det blå, ærede medlem! Kunne det ærede medlem virkelig tænke sig at lave færdselsskilte med private firmaers reklamer, som ville

[Justitsministeren.]

distrahere de trafikerende? Hvor har det ærede medlem haft sine tanker? Men noget skulle der jo siges.

Jeg er ikke enig med det ærede medlem hr. Vagn Bro i, at vi må opgive tanken om med politiets nuværende styrke at finde mulighed for en udvidelse af færdselspolitiet. Jeg regner med, at rigspolitichefen med politimestrenes velvillige bistand kan løse den opgave. Jeg regner ganske bestemt dermed, uanset at det ærede medlem og jeg ved, hvilket standpunkt politimesterforeningen på forhånd har taget. Jeg fastholder, at sagen løses uanset denne indstilling, og jeg tror, den bliver løst.

Til det ærede medlem vil jeg dernæst sige, at i og for sig kunne man nok ønske at fratage politiet en række af de civile opgaver, der påhviler det, en ordning, som man ikke kender i en række andre lande, hvorfor en sammenligning mellem politistyrken her og i andre lande ikke lader sig gennemføre. Men det ærede medlem ved lige så godt som jeg, at tager vi disse opgaver fra politiet, skal andre løse dem, og spørgsmålet er så, om det ikke bliver dyrere.

Jeg kan selvfølgelig ikke være uenig med det ærede medlem hr. Rager i hans betragtninger vedrørende trafikanters ansvarsbevidsthed og rutine. I justitsministeriet har vi i et udvalg arbejdet med en omlægning af køreprøven, hvorved vi i stigende grad ville lægge vægt på kørefærdighed og kendskab til færdselslovgivningen og i mindre grad på de tekniske færdigheder. Det kan naturligvis ikke være af afgørende betydning, om trafikanten er i stand til at reparere motoren; det afgørende er, om han *kan* færdselsloven og har den fornødne rutine, inden han kommer ud i trafikken.

**Ordføreren for forslagsstillerne (A. C. Normann):** Jeg vil gerne knytte enkelte korte bemærkninger dels til justitsministerens indlæg i debatten, dels til ordførernes.

Den højtærede minister kunne tænke sig en periodisk kontrol med lastbiler. Ja, det periodiske eftersyn blev meget stærkt overvejet, da vi drøftede færdselsloven, men da var der ikke flertal derfor. Jeg ved ikke, om der for lastbilernes vedkommende kunne være grund til at indføre periodisk kontrol, og jeg vil ikke på forhånd vende mig imod

en forhandling om det, men når jeg nævnte tilfældet med de 18 år, var det ikke så meget med henblik på selve kontrollen med lastbiler som for at pege på, hvor fredeligt der er på de danske landeveje i den forstand, at man ikke føler sig jaget af færdselspolitiet. Her er altså en mand, som ikke har mødt politiet på landevejene gennem 18 år, men jeg indrømmer, at det er måske nok et enestående tilfælde.

Jeg er enig med det ærede medlem hr. Victor Gram i, at vi ikke bør have generelle hastighedsbestemmelser for byerne, og jeg håber ikke, det ærede medlem har opfattet vort forslag sådan. Vi havde tænkt på afmærkningen under hensyn til de lokale forhold; en fast grænse på f. eks. 50 km ville efter min mening være farlig eet sted, og den ville føles som urimelig andre steder. Jeg forstår, at det ærede medlem hr. Victor Gram ikke har noget imod begrænsninger i byerne, når bare de ikke bliver generelle. Derfor tror jeg ikke, der bliver nogen vanskeligheder mellem os på det punkt, idet det er det synspunkt, som i overvejende grad deles af ordførerne for alle partier og af alle dem, der har haft ordet i dag. Jeg er dog ikke helt klar over, hvordan det ærede medlem hr. Vagn Bros stilling er med hensyn til generelle eller individuelle hastighedsbegrænsninger i byerne.

Det var meget interessant at lytte til det ærede medlem frk. Helga Pedersens omtale af den rådende straffepraksis. Jeg har ikke været opmærksom på, at den i almindelighed er blevet skærpet så stærkt, som det ærede medlem synes at mene, men jeg ved, at det er mange sagkyndiges opfattelse, at den i høj grad trænger til en skærpelse og på flere områder ikke er blevet skærpet så overordentlig stærkt. Det er muligt, at der her gør sig lokale forskelligheder gældende, og at betydelig uensartethed findes. Jeg ved, at det ærede medlem har ret i, at der har fundet en række skærpelser sted med hensyn til straf for spiritusovertrædelser, og det har også haft den virkning, at spritforbrydelser i færdslen er faldet. Der er kun 14 af de ca. 600 dødsfald som følge af færdselsulykker, der fandt sted sidste år, som beror på spiritusmisbrug, og den glædelige nedgang, der har fundet sted, har måske netop sin årsag i, at man ikke alene har skærpet lovens bestemmelser, men også

## [A. C. Normann.]

straffepraktis; det ansporer til også at gøre det på andre områder. Jeg ved, at chefen for færdselspolitiet, politikommissær Meldgaard-Larsen, har givet stærkt udtryk for, at straffepraktis ikke er stærk nok, hverken totalt eller i forhold til de muligheder, som loven byder.

Også jeg har glædet mig over det ærede medlem hr. Jørgen Jørgensen (Ullerup)s hyggelige bemærkninger. Der har været en tid, da den regering, som det ærede medlem var medlem af, var overordentlig flink imod os, når der kom en henvendelse fra radikal side, og den hensyntagen fra begge sider er vi lykkelige over. Derimod er jeg ikke så glad ved at høre det ærede medlem tale om, sådan halvvejs insinuere på sin altid elskværdige måde, at det radikale parti har sine særlige partimæssige hensigter med at fremsætte dette forslag. Jeg har så stor personlig respekt for det ærede medlem, at jeg dårligt kan udtale mig om, hvad jeg tænker i den anledning. Det kan jeg også lade være med, men jeg vil dog sige, at jeg tror, det ville være rimeligt, at man indskrænkede sig til at tale om partitaktiske hensyn, når det drejede sig om et dårligt forslag; men her, hvor det ærede medlem synes det er et godt forslag, var det vel rimeligt, om han undlod det. For hvis partierne skulle tage hensyn til, at de kunne komme ud for en beskyldning som den, det ærede medlem fremsatte, kunne der aldrig blive fremsat forslag om noget fornuftigt i dette høje ting. Men hvad skal der komme ud af sagen? spørger det ærede medlem. Ja, jeg tror, at forslagsstillerne vil være enige om at foretrække, at den henstilling, som det høje ting skal rette til den højtærede justitsminister, kommer nu i dette folketingsår. Jeg tror, at det vil have praktisk betydning, og det vil have betydning for ulykkesbekæmpelsen. Vi har med vilje holdt de krav, som vi håber det store flertal i folketinget vil samle sig om, indenfor et så snævert område, at der formentlig vil kunne blive enighed om at gennemføre dem. Iøvrigt er jeg naturligvis villig til at forhandle om enkeltheder.

Jeg takker altså for det ærede medlems tilslutning, og den samme tak kan jeg rette til det ærede medlem hr. Lynnerup

Nielsen og det ærede medlem hr. Tholstrup. Til det sidstnævnte ærede medlem vil jeg gerne sige angående udgifterne til en eventuel tredobling af færdselspolitiet, at jeg har ikke stillet forslag om en sådan tredobling. Jeg har nævnt den som en mulighed, og jeg har bedt om at få at vide, om det vil koste staten noget, og i givet fald, hvor meget det omtrent vil koste, hvis man gennemfører en sådan tredobling. Den omtalte artikel i „Skive Folkeblad“ har jeg ikke set.

Jeg kan da på forslagsstillernes vegne udtale tilfredshed med den modtagelse, forslaget har fået fra alle sider, og jeg håber som sagt, det vil være muligt at nå frem til enighed om en folketingsbeslutning allerede inden dette folketingsårs afslutning.

Jeg har lige en enkelt bemærkning at gøre til det ærede medlem hr. Vagn Bro, idet jeg takker også ham for hans positive holdning overfor det foreliggende forslag. Der er jo gjort nogle hyggelige bemærkninger både i denne debat og i bladene i den sidste uges tid om „overhalinger“ her i folketinget mellem grupperne. Jeg er mig i og for sig ikke bevidst, at jeg har tilsigtet nogen overhaling, selvom jeg ikke altid er så tryk ved at have det ærede medlem kørende foran mig, men i alt fald efter de udtalelser, der nu er fremsat af det ærede medlem, ruller jeg venstre forrude ned og vinker venligt det ærede medlem frem. Han er hjertelig velkommen til at køre forrest igen, og jeg håber, at vi, som det nu ser ud til, kan følges ad i en pæn kø henimod det mål, vi jo alligevel i fællesskab stræber efter at nå. Jeg håber også, og jeg tror, det ærede medlem deler dette håb, at andre vil slutte sig til denne kø i stor udstrækning og holde den afstand, som færdselsloven forudsætter der skal være i en bilkø, for at andre kan søge ind i den.

**Jørgen Jørgensen (Ullerup):** Den højtærede justitsminister har måske opfattet min bemærkning på den måde, at jeg mente, man skulle deponere de knallerter, hvis førere var taget i beruset tilstand. Jeg er enig med den højtærede minister i, at det kan vi ikke gøre af rent pladsmæssige grunde, hvis man vil gennemføre det i sin helhed, ikke fordi de er værre end andre, men fordi de er flere.



[Jørgen Jørgensen (Ullerup).]

Når de ingen kørekort og ingen nummerplade skal have, er der i og for sig intet at gøre; så er der altså en gruppe trafikanter, der er fuldkommen fredet, hvis de ikke ligefrem bliver taget på fersk gerning. Det er derfor, jeg har rejst det spørgsmål, om det ikke skulle være muligt at finde en løsning. Det er jo ikke mere små cykler med hjælpemotor, det er motorcykler, der sælges under navnet „cykler med hjælpemotor“.

Når jeg nu er kommet herop, vil jeg gerne sige til det ærede medlem hr. A. C. Normann: at insinuere, at de radikale tager partitaktiske hensyn, hverken vil eller tør jeg.

**Tholstrup:** Det ærede medlem hr. A. C. Normann sagde i første omgang, at en lastvogn havde kørt i 18 år uden at blive standst af politiet. Jeg har det indtryk, at politiet standser mistænkeligt udseende køretøjer, som man har indtryk af ikke er velholdte og i orden. Vedkommende vognmand, som sikkert er en god radikal vognmand, har sikkert haft sin vogn i orden, og derfor har den ikke set mistænkelig ud. Iøvrigt er den sikkert blevet udskiftet i de forløbne 18 år, og den er sikkert flere gange blevet fornyet. Det, det gælder om, er at opbygge ansvarsfølelsen, så vil folk køre mere ansvarligt. Det kan man gøre, hvis man prøver på at opbygge en færdselskultur i modsætning til færdselsdisciplin.

Det ærede medlem hr. Vagn Bro sagde, at han kunne godt få gennemført patrouillering o. s. v. i større udstrækning uden udgift for statskassen ved hjælp af gebyrer. Det er den samme smarte måde, på hvilken den højtærede finansminister prøver at lave besparelser, bare ved at sætte portoen og andre gebyrer i vejret; så har man lavet de besparelser, som befolkningen spørger efter. Men den går ikke. Man må være klar over, at de penge også skal skaffes. Det er en udgift for samfundet, hvis man skal have f. eks. 100 mand mere til patrouilletjeneste. 100 mand mere betyder et samfundsmæssigt tab på et par millioner kroner i nedsat produktion foruden de køretøjer, de skal køre i, og vi drager jo ikke fuld nytte af dem, vi har. Jeg kunne fristes til at spørge det ærede medlem, om han ikke har hørt

historien om Tordenskjolds soldater. Tordenskjold var nemlig en meget dygtig admiral, som forstod at få sine betjente tydeliggjort, således at opfattelsen var, at der var mange flere, end der var. Det er det råd, jeg giver det ærede medlem og den højtærede minister: lad os gøre disse betjente tydelige, så vi får noget mere glæde og nytte af dem. Således gør man i andre lande. Det er ikke min opfindelse. Jeg kan fortælle, at jeg har talt med nogle englændere om dette spørgsmål, og de var chokerede over, at man i Danmark har sådanne regler. De syntes, det var barbarisk, og sagde lidt om, at de altid havde hørt, at Rusland begyndte ved Malmø, men det begyndte åbenbart allerede ved Esbjerg. Det er ikke den vej, vi skal gå, højtærede minister.

Det var en meget hård beskyldning at sige, at jeg ville dække over færdselsforbrydere. Det er slet ikke det almindelige indtryk, folk har af mit arbejde med færdselssager, tværtimod. Jeg gav fuld tilslutning til forslaget om strengere straf; jeg har ønsket, at man tog meget hårdt fat på dem, der havde nydt spiritus, inden de satte sig til rattet, så det kan ikke være rigtigt at sige, at jeg vil dække over færdselsforbrydere. Nej, tværtimod, jeg vil fremelske færdselskultur, så folk kører pænere.

Jeg skulle ikke kende til betjentenes arbejde, når jeg sagde, at betjentene i højere grad kunne sættes i arbejde med at se efter færdslen. Dèr fik jeg dog støtte af det ærede medlem hr. Vagn Bro, der sagde, at han ville komme med en redogørelse for, hvad betjentene måtte spille af tid på ganske ligegyldige ting. (*Vagn Bro:* Det sagde jeg ikke!). Det var sikkert det, det ærede medlem mente, for hvis det var nyttige ting, var der ingen grund til at få det væk. Jeg foreslog, at man overlod noget af betjentenes arbejde til skrivemaskinedamer, som sikkert kan skrive brevene hurtigere og bedre end betjentene med deres store, brede fingre.

Jeg har da også været ude for, at betjente kom og delte skemaer ud, hvad man ganske enkelt kunne overlade til postvæsenet eller budcentraler. Jeg har indtryk af, at betjentene misbruges i uhyggelig grad til inferiørt arbejde.

Med hensyn til reklameskiltene har jeg

## [Tholstrup.]

talt om det færdselsfyr, den færdselshelle, man bruger visse steder i England, en gummitop, der ligner en sukkertop, og at der ikke kunne ske noget ved, at der stod et eller andet firmamærke på foden af den for at få den betalt. Jeg vil gerne i modsætning til det ærede medlem hr. Vagn Bro spare, og jeg ved, at hvis et firma bruger penge til reklame eet sted, sparer det et andet sted. Måske spares der en avisannonce, måske spares der et neonskilt, men der bliver ikke øgede udgifter, idet reklamen føres andre steder hen. Det ville være til nytte, hvis man anbragte skilte ved udmundingen af mindre betydende veje i mere betydende veje. Det kunne udmærket gøres, uden at denne reklame ville være generende eller distraherende, tværtimod ville skiltene gøre så megen nytte, at man kunne undgå mange af de tankeløse udkørsler, der finder sted fra mindre betydende veje til mere betydende veje.

Når der tales om noget, der er ud i det blå, så må det være skiltenes anbringelse i øjeblikket. De er anbragt oppe i det blå, hvor ingen kørende eller gående ser efter skilte. Det har i mange år været ud i det blå. Lad os få disse skilte oppe fra den blå himmel ned i øjenhøjde. Her er noget at gøre for dygtige og emsige politimestre rundt omkring i landet. Se at få disse skilte ned i en fart, således at de kan gøre nytte, i stedet for at de hænger der til ingen verdens nytte.

Det ærede medlem hr. A. C. Normann sagde, at der havde været en kendelig nedgang i tilfældene, hvor spiritus havde været medvirkende. Det er glædeligt, men jeg har den opfattelse, og den er stærkt underbygget og begrundet, at det kun er i meget få tilfælde, man virkelig får ansvaret placeret dér, hvor det virkelig hører hjemme, og den bemærkning, der var i radioavisen i morges om „lettere påvirket“ om den bilist, der lige efter at have nydt 9 genstande kørte en mand ned på hovedvej 2, tyder på, at man skal have drukket en kolossal masse for at kunne betragtes som værende under indflydelse af spiritus, når ulykken sker. Jeg har i erindring et tilfælde, hvor en mand ikke blev tiltalt, til trods for at han havde nydt 13 genstande. Hvor mange genstande skal man da have

nydt for at komme til at figurere i statistikken over de tilfælde, hvor spiritus har været medvirkende årsag?

(Kort bemærkning).

**Vagn Bro:** Jeg vil blot sige til det ærede medlem hr. Tholstrup, der brugte en sammenligning med Tordenskjolds berømte soldater og sagde, at politiet skulle være en slags Tordenskjolds soldater, at nu er vi i den nordiske tid, og jeg vil nødigt krænke svenskerne, men det ærede medlem husker måske, at den svenske kommandant var bedrøvet sådan, at han ikke kunne se ud af øjnene. Forholdet er jo det, at retsforbundets folk, som man også kan bilde adskilligt ind, ikke er ret mange i øjeblikket, så jeg er lidt bange for den tanke.

Så vil jeg slutte denne debat for mit vedkommende med at rette en varm tak til det ærede medlem hr. A. C. Normann for den smukke måde, han sluttede på ved rent personlig at rulle ned og vinke mig frem foran sig. Jeg forstår, at det ærede medlem, om jeg så må sige, har lært af de anvisninger, vi andre har nævnt her, og jeg tror, at når vi nu samlet kører frem, så når vi noget godt til gunst for færdselssikkerheden.

**Justitsministeren (Hans Hækkerup):** Må jeg sige til det ærede medlem hr. Tholstrup, at forholdet er det, at færdselspolitiet motorcykelpatrouiller i meget høj grad er kendelige, så de udover altså ved deres tilstedeværelse den beroligende indflydelse på trafikanterne, det ærede medlem taler om. Men det, det ærede medlem vil, er, at alle betjente skal have den opgave blot at advare, og deri ligger også, at det ærede medlem vil advare den hensynsløse trafikant, medens alle vi andre mener, det er nødvendigt at få ham fjernet fra trafikken, og det gør vi ikke ved at have let kendeligt politi, men ved at afsløre ham, når han begår sine hensynsløse overtrædelser af loven.

Endelig vil jeg gerne sige til det ærede medlem, at det ærede medlem har vel samme erfaring som jeg, at intet kan være mere farligt end disse farveskrigende reklamer ved hovedvejene. Det ærede medlem ved, at den slags ting er forbudt ved de

## [Justitsministeren.]

tyske autostradaer. Vi kender dem i altfor høj grad fra de danske veje og f. eks. i Italien. Disse farveskrigende plakater er ganske overordentlig farlige, fordi de bortleder trafikantens opmærksomhed, så ligefrem indføre dem ved lovforanstaltning vil jeg ikke være med til.

(Kort bemærkning).

**Tholstrup:** Jeg vil gerne med hensyn til reklamerne sige, at de behøver ikke at være så farveskrigende, og jeg er også stærk modstander af det, man ser i Italien f. eks., men en diskret anbragt reklame på „sukkertoppen“, placeret det rigtige sted, vil spare skatteyderne for udgiften til en foranstaltning, som efter min mening vil være påkrævet for at sikre færdslen endnu mere. Vi skal se til, at vi ikke belaster skatteyderne mere end højest nødvendigt gennem alle de love, vi kommer med her.

Endelig vil jeg gerne sige om det uniformerede færdselspoliti, at skal man afsløre dem, der kører galt, skal der være 10 eller 20 gange så meget politi; ellers hjælper det ikke. Men overfor de 99 pct. af kørende, som måske en gang imellem har lidt for meget hastværk, vil den tydeligt markerede politivogn eller -betjent have en beroligende indflydelse; det er det, jeg sigter på. Det kan ikke hjælpe at lave love og bestemmelser, som udelukkende tager sigte på de ganske enkelte undtagelser. Vi må lave lovene, så de er til at leve efter for alle os andre, og således at de bliver til størst mulig nytte for samfundet.

Til sidst vil jeg gerne sige til det ærede medlem hr. Vagn Bro, at det dog altså var en bedrukken kommandant, der skulle overbevises om, at der var mange soldater. Dem, jeg i særlig grad vil ramme, er netop de bilister, der drikker for meget.

Hermed sluttede forhandlingen.

*Sagens overgang til anden (sidste) behandling*  
vedtoges uden afstemning.

**Ordføreren for forslagsstillerne (A. C. Normann):** Jeg foreslår, at forslaget til folketingsbeslutning henvises til et udvalg på 17 medlemmer.

Uden forhandling eller afstemning vedtoges dette forslag.

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

Folketingets næste møde afholdes i morgen, fredag den 21. september, kl. 13 med følgende dagsorden:

1) *Valg af 17 medlemmer til et udvalg angående:*

Forslag til folketingsbeslutning om foranstaltninger til fremme af færdselssikkerheden [af A. C. Normann m. fl.].

2) *Anden behandling af:*

Forslag til lov om pristalsreguleret aldersforsikring og aldersomsparing.

Mødet hævet kl. 16<sup>2</sup>.

## 127. møde.

Fredag den 21. september kl. 13.

**Formanden:** Medlemmer af folketinget Einer-Jensen, Erik Eriksen, Aksel Møller, Jørgen Jørgensen (Lejre) og Viggo Starcke har meddelt mig, at de ønsker her i tinget at stille følgende forespørgsel til stats- og udenrigsministeren:

„Hvilke oplysninger kan stats- og udenrigsministeren give om forhandlingerne vedrørende Suezkanalen?“

Udvalget angående forslag til lov om ændringer i lov om byggeri med offentlig støtte [af Kirsten Gloerfelt-Tarp m. fl.] har afgivet betænkning over nævnte lovforslag. Eksemplarer vil blive omdelt.

Den første sag på dagsordenen var:

*Valg af 17 medlemmer til et udvalg angående forslag til folketingsbeslutning om foranstaltninger til fremme af færdselssikkerheden* [af A. C. Normann m. fl.].