

nisk at bevare reglen i § 33, stk. 2, som angivende forseelsen og lade afstribningen gælde som en understregning af den. Derfor taler, at det langtfra er i alle tilfælde, at afstribning forekommer eller kan ventes at forekomme, og at afstribning ikke kan udføres, således at det under alle omstændigheder vil være uforvarsomt at overskride den. Færdselsudvalget er dog af den opfattelse, at det, når bekendtgørelse vedrørende de forskellige former for afstribning udfærdiges, i medfør af lovforslagets § 58, stk. 1, bør fastsættes, at afstribning i kurver og over bakketoppe angiver en bindende anvisning for de vejfarende, som det under normale færdselsforhold i sig selv vil være retsstridigt at tilsidesætte. Denne opfattelse har også motororganisationernes repræsentant i færdselsudvalgets kunne tilslutte sig.

Udvalget er enigt i de af færdselsudvalget anførte betragtninger og forudsætter, at den kommende bekendtgørelse udfærdiges i overensstemmelse hermed, hvilket justitsministeren har tiltrådt.

Vedrørende bestemmelsen i § 25 bemærkes iøvrigt, at det er udvalgets opfattelse, at en smidigere afvikling af færdslen vil kunne opnås, hvis der i større udstrækning end nu anbringes en grøn pil ved lyssignaler for at tilkendegive, at det er tilladt at svinge til højre, selvom der er rødt lys i færdselsretningen.

Der er ikke opnået enighed i udvalget om § 32, stk. 3, placeringen på vejen af cykler med hjælpemotor. Der stilles ændringsforslag såvel af et *mindretal* (From, Holmberg og Helga Pedersen) som af justitsministeren med tilslutning af et *flertal* (udvalgets øvrige medlemmer).

I forbindelse med §§ 35 og 44 har udvalget drøftet, om der er anledning til at genindføre en almindelig maksimalhastighed for personmotorkøretøjer. Udvalget har gjort sig bekendt med den svenske betænkning om trafikikkerhed, afgivet december 1954 af landshøvding E. Mossberg, hvori der bl. a. stilles forslag om en maksimalhastighed for alle motorkøretøjer på 45 km i timen i tæt bebyggede områder og på 80 km i timen udenfor sådanne områder. Det er udvalget bekendt, at der i den

svenske rigsdag er forelagt proposition, hvorefter der ikke i Sverige indføres en almindelig hastighedsgrænse udenfor byer, men i byer foreslås en hastighedsgrænse på 50 km i timen.

Udvalgets *flertal* (udvalget undtagen Vagn Bro og Heising) mener imidlertid ikke, at de erfaringer, der her i landet er gjort siden 1. juli 1953 efter ophævelsen af de almindelige hastighedsgrænser, giver noget holdepunkt for, at ulykkestallene skulle være afhængige af, om loven indeholder en almindelig maksimalhastighedsbestemmelse eller en regel om, at hastigheden skal afpasses efter forholdene. Heller ikke i den svenske betænkning er der efter flertallets opfattelse ført noget bevis for, at en hastighedsgrænse medfører en formindskelse af ulykkerne. Det fremgår af mange af de anførte eksempler på ulykker, at hastigheden i den givne situation har været *for høj efter forholdene*, og at mange ulykker indtræffer ved forholdsvis jævne hastigheder, som ikke rammes af en maksimalhastighedsbestemmelse.

Flertallet anser det for mere hensigtsmæssigt, at der opsættes skilte om lokal hastighedsbegrænsning på steder, hvor nedsættelse af hastigheden er særlig påkrævet, navnlig som anført i bemærkningerne til § 57, hvor det ikke efter forholdene på vejen er åbenlyst for de vejfarende, at nedsat hastighed er påkrævet. Iøvrigt mener flertallet, at færdselsuheldene bedre begrænses ved mere politi på vejene og øget færdselspropaganda samt ved skærpet strafudmåling og frakendelse af kørekort i overtrædelses-tilfælde.

Et *mindretal* (Vagn Bro og Heising) stiller nedenfor ændringsforslag til § 44 om en hastighedsgrænse.

Et *mindretal* (Vagn Bro) bemærker:

Når det i bilag 1 til betænkningen er nævnt, at de af folketingsmand Thisted Knudsen under 1. behandling nævnte tal var urigtige, må fremhæves, at tallene var hentet fra rigspolitichefens færdselsafdeling, og folketingsmanden har derfor udtalt sig i begrundet god tro. Tager man imidlertid fra de af ministeren rettede tal den procentvise stigning fra tiden 1. juli 1952—1. juli 1953 for dræbte, alvorligt kvæstede og lettere kvæstede til tallene for 1. juli 1953—1. juli 1954, da bliver den 11,5. Hvis der