

ikke væsentlig ændres i fremtiden i dette forhold, vil man heraf statistisk kunne udregne, at for hver ca. 60 000 nye motor-køretøjer, der indregistreres, vil de dræbtes, de alvorligt kvæstedes og de lettere kvæstedes antal pr. år stige med ca. 2 000. Disse alvorlige tal taler til gunst for indførelsen af en færdselspolitik, der sætter tempoet ned.

Når flertallet ovenfor siger, at mange ulykker indtræffer ved forholdsvis jævne hastigheder, som ikke vil rammes af en maksimalhastighedsbestemmelse, er dette rigtigt, men det ændrer ikke den kendsgerning, dels at den meget store fart normalt i ulykkestilfælde medfører den største skade, dels at en maksimalfart, *der søges overholdt ved politiet*, vil medføre tempoets nedsættelse. Hertil kommer en for mindretallet afgørende betragtning, nemlig at den megen tale om frihed under ansvar har vist sig på dette område at være såre letkøbt. Hvad nytter det at lægge et ansvar på mennesker, der intet ansvar føler (motorbøllerne), eller på dem, der ikke er i stand til at indstille deres kørsel efter det ansvar, de føler.

Det er således, at i færdslen *forebygges* man ikke ulykkerne ved *forud* at fastlægge et ansvar; thi ansvaret viser sig først, når det er for sent, nemlig *når ulykken er sket*. Mindretallet kan også sige det på en anden måde: Hvis den uforsvarlige og vilde kørsel kun kom til at gå ud over den pågældende chauffør selv, ja, da ville mindretallet ikke i samme grad beskæftige sig med hastighedsbegrænsninger og andre bestemmelser, men forholdet er det, at der desværre er mange andre parter i ulykkerne, passagererne og andre færdselister, ja, selv folk, der befinder sig på privat grund, som pludselig ser sig overfaldet af et motorkøretøj, der i forhold til føreren viljeløst raser fremad.

Til § 37, stk. 1, stilles af et *mindretal* (Vagn Bro, Marie Antoinette von Lowzow og Ninn-Hansen) ændringsforslag om fuldt stop før indkørsel på hovedvej.

Til § 45, der indeholder bestemmelser om motordrevne køretøjers vægt, stiller et *mindretal* (Vagn Bro, From, Holmberg, Jørgen Jørgensen (Ullerup), Marie Antoinette von Lowzow, Ninn-Hansen og A. C. Normann) ændringsforslag om, at

bestemmelsen om ejerens (brugerens) ansvar for overlæs affattes som foreslået i færdselsudvalgets udkast som en regel om omvendt bevisbyrde.

Udvalgets *flertal* (Victor Gram, Jens Hansen, Heising, Horn, Kai Jensen, Wiggo Larsen, Helga Pedersen, Ravn, Chr. Rasmussen og Tholstrup) og ministeren finder imidlertid, at lovforslagets affattelse, hvorved der pålægges ejeren et objektivi-ansvar, når kørslen er foretaget i hans interesse, er nødvendig for at ansøre ejeren til at føre effektiv kontrol.

Fra de store benzinselskaber har udvalget modtaget henstilling om, at reglerne om køretøjers maksimale vægt ændres således, at der bliver mulighed for, at sættevognstypen kan transportere lige så store ladninger som vogntog bestående af motorvogn plus påhængsvogn. Man har imidlertid ikke kunnet ændre reglerne i overensstemmelse hermed, da det ville betyde højere akseltryk end de nu fastsatte 8 tons, og en overskridelse af denne grænse finder vejmyndighederne absolut uforsvarlig. Den dispensationsadgang, som indeholdes i lovforslagets § 51, stk. 2, fra reglerne om køretøjers bredde, længde, højde og vægt, kan kun ventes benyttet i meget moderat udstrækning, f. eks. hvor det drejer sig om kørsel på bestemte strækninger med særlig gode veje, eller hvor det drejer sig om specielle arter af køretøjer, f. eks. langtømmervogne.

Til § 53 stiller et *mindretal* (Holmberg og A. C. Normann) ændringsforslag, gående ud på at opretholde den gældende praksis, hvorefter gående kan gå over mod rødt lys, når vejen er fri for kørende færdsel.

I forbindelse med § 57, stk. 2, om udlægning af vej som hovedvej har udvalget drøftet en henvendelse fra Den danske Købstadforening gående ud på, at bestemmelsen ændres således, at hovedvej alene kan etableres udenfor købstæderne, medmindre den pågældende færdselsåre er etableret som ringvej eller iøvrigt ikke berører købstadens egentlige bykærne. Ønsket om denne ændring begrundes med, at hovedvejsordningen efter købstadforeningens opfattelse medfører en urimelig og u hensigtsmæssig favorisering af hovedvejs-