

[Helga Pedersen.]

Denne opregning viser, i hvor høj grad færdselsproblemerne i Danmark i dag er et problem om motorkørlens rette form.

Heri ligger *ikke* — det vil jeg gerne understrege så kraftigt, jeg kan — at andre vejfarendes interesser ikke er blevet tilgodeset — tværtimod. At fodgængere, cyklister og hestekøretøjer også er interessenter i færdselspuljen, er kommet frem og er erkendt, dels direkte ved udformning af særregler for disse trafikanter, f. eks. i §§ 8 og 9 og i §§ 52 og 53, dels indirekte, når begrænsninger og forskrifter gives for motorkøretøjer netop af hensyn til de gående, cyklisterne eller hestekøretøjerne. Men reglerne for disse trafikanter har ikke voldt os det samme hovedbrud, ikke været det samme problem for os som motorførelsen — og jeg kunne tilføje: den stærkt stigende motorkørsel; thi vi har bestandig ved overvejelsen og vurderingen af enkeltreglerne haft for øje, hvorledes situationen er i dag, og hvorledes den tegner sig for fremtiden. Vi har søgt at skabe en lov med så meget perspektiv som muligt, når den også skulle dække situationen, som den er i dag, for så vidt angår antal og arten af motorføretøjer, vejenes beskaffenhed og andre forhold, der øver indflydelse på færdselsikkerheden.

Om hastighedsreglerne skal jeg ikke sige meget. Flertallet i mit parti er enig med mig i, at det ikke er hensigtsmæssigt at fastsætte en maksimalgrænse for almindelige personvogne — for motorcykler kunne det måske være ønskeligt, men er næppe gennemførligt. Den højtærede minister har indgående drøftet dette spørgsmål med udvalget; men jeg tror, det er rigtigt, at resultatet må blive, at motorcyklerne må følge reglen for personvogne. For lastvogne, rutebiler og busser har jeg hele tiden anset det for rigtigt at have en hastighedsgrænse, og jeg mener, det kunne tiltrænges, at der fra politiets side førtes en skærpet kontrol med disse køretøjer, herunder med sommerens store udenlandske turistbusser. Det kunne måske passende indskærpes ved landegrænsen, at maksimumsfarten er 60 km, og at overtrædelse vil medføre en kraftig bøde.

I denne forbindelse vil jeg også gerne nævne, at jeg af og til ude i landet har hørt

klager over den fart, DSBs rutebiler har kørt med. Var det ikke en betryggelse, hvis færdselspolitiets ledelse fik lejlighed til at se DSBs og andre rutebilejeres køreplaner, så at man kunne danne sig et skøn over den afsatte tids forsvarlighed, samtidig med at man har i erindring, at maksimumsgrænsen 60 km ikke betyder pligt til at køre 60 km, og at vejene, hvor de store rutebiler kører, meget vel kan være så smalle og krogede, at en betydelig lavere hastighed er ønskelig eller endog nødvendig.

Om de foreslåede hastighedsregler skal jeg iøvrigt kun henvise til betænkningens bemærkninger herom, til den ærede udvalgsordfører hr. Victor Grams udtalelser herom og til, hvad jeg selv har sagt ved dette lovforslags første behandling — det står sp. 1053 i folketingets forhandlinger — og jeg vil gentage, at de argumenter, der er fremført af tilhængere af hastighedsgrænser, ikke har overbevist mig om rigtigheden af dette standpunkt. Det viser sig gang på gang — synes jeg — at disse argumenter bygger enten på forkerte taloplysninger eller på forkerte vurderinger af iøvrigt rigtige oplysninger.

Flertallet i mit parti kan tiltræde forslagens formulering om spirituspåvirknings betydning for føring af motordrevet køretøj. Den frie bevisbedømmelse bør altså fastholdes ved vurderingen af det af anklagemyndigheden tilvejebragte bevis vedrørende førerens tilstand i den givne retssag, ligesom jeg mener, at disse sager bør behandles under medvirken af domsmænd. Man må være klar over, at det *kan* ske, at en skyldig smutter gennem nettet, men alligevel — når vi har en retspleje, hvori lægmænd medvirker, og vi synes, det er en god orden, så bør sager af denne art, hvor indgrebet og sanktionen overfor borgeren kan virke meget hårdt, ikke undtages fra domsmandsrettens område. Det har betydning, tror jeg, også færdselspolitisk set, at borgerne som domsmænd får lejlighed til på nærmeste hold at følge, hvor streng loven er på dette område.

Siden lovforslagets første behandling har man jo søgt spørgsmålet om alkoholpromillen som lovbestemt bevismiddel yderligere uddybet og underbygget. Jeg kan imidlertid ikke tiltræde, at de nye forsøg skulle være afgørende; der er stadig kun