

[Ninn-Hansen.]

bladet „Børsen“ i en ledende artikel — at byernes lokale trafik får meget dårlige vilkår, når den må vige for hovedvejstrafikken. Både af den grund og af hensyn til det færdselsmæssigt forsvarlige ser jeg helst, at hovedvejene afbrydes gennem byerne bortset fra de steder, hvor en hovedvej kun udgør en kort, overskuelig strækning uden betydelig sidevejstrafik. Den højtærede justitsminister har imidlertid stillet et ændringsforslag til § 57, der fastslår de kommunale myndigheders adgang til at fremsætte begæringer herom. Jeg vil derfor opfordre den højtærede minister til at tage en forhandling med kommunalbestyrelserne om at gennemføre en bedre ordning for disse byer, der er belastet med en for byerne særdeles ubehagelig hovedvejstrafik. Det gælder bl. a. flere af de sjællandske byer, der passerer af hovedvej nr. 1. Jeg henstiller, at hovedvejen på disse og tilsvarende steder afbrydes gennem byerne. Hvor det ikke kan gennemføres, vil opspætning af lyskurve og begrænsning af hastigheden kunne bøde noget på den nuværende uheldige tilstand.

Det er fremhævet fra flere sider, at den færdselslov, vi her beskæftiger os med, vil betyde et betydeligt fremskridt. Jeg tror også, det vil være tilfældet, men det er dog således, at der på grund af hele den tekniske udvikling også på dette område sker en fortsat udvikling, som vi må være agtpågivende overfor, således at vi i tide søger gennemført de nødvendige færdselslovsændringer.

Afsnittet i lovforslaget om erstatning og ansvarsforsikring, der er en gentagelse af den tidligere motorlov, vil være forældet allerede på det tidspunkt, hvor vi vedtager loven. Jeg tror, at de ærede medlemmer, der har læst disse bestemmelser igennem, har kunnet konstatere, at det er meget umoderne bestemmelser. Man får jo det indtryk ved at læse dem, at hestekøretøjet er det mest almindelige køretøj på vore landeveje, og selvom både den, der ager med heste, og vel også den, der ager med stude, kan komme frem, vil jeg dog anmode den højtærede minister om at age lidt hurtigere i denne sag, så vi ikke afventer altfor mange kommissionsindstillinger, inden vi ændrer dette afsnit om erstatning og ansvarsforsikring. Det gælder også bestem-

melser, der vedrører selvforsikring. Jeg håber og henstiller, at man kan tage det spørgsmål op allerede i næste folketingssamling.

De bestemmelser, der nu gennemføres, skal i den kommende tid gennemprøves i praksis. Det gælder også de nye bestemmelser om hyrevognstrafikken. Det er selvfølgelig en tilfredsstillelse for mit parti, der på et tidligt tidspunkt har fremført det synspunkt, at der skulle være fri hyreret, at der nu er opnået fuld tilslutning hertil i udvalget, og at man fra alle sider er enig om, at der skal være fri hyreret. Jeg har forstået, at den forskel, der er mellem mindretallet, socialdemokratiets medlemmer, og de øvrige udvalgsmedlemmer, beror på, at mindretallet har den opfattelse, at man af sikkerhedsmæssige grunde er nødsaget til at give kommunerne adgang til at begrænse hyrevognenes antal. Jeg er ikke enig med dette mindretal heri; jeg mener, det er et unødvendigt indgreb i den fri tilgang til erhvervene. Hvis det er hensynet til sikkerheden, der er det eneste afgørende — sådan har jeg hidtil forstået de socialdemokratiske medlemmer — vil jeg gerne, som jeg har gjort tidligere, påny opfordre den højtærede minister til at udtale, om der er krav til vognenes indretning, krav til førernes kvalifikationer, der skal være strengere? Den højtærede minister ved jo, at hvis det på dette og andre områder drejer sig om at forøge færdselssikkerheden, har han ikke vanskeligt ved at skaffe sig flertal i tinget.

Foss: Jeg kan i det store og hele slutte mig til mit partis ordfører (Jørgen Jørgensen [Ullerup]), dog uden at forpligte mig til at følge ham i alle detaljer.

Jeg vil gerne gøre nogle bemærkninger om § 37, der angår vigepligten. Jeg finder, at stk. 1, 2 og 3 i § 37 er klare og gode, men jeg er ikke så tilfreds med stk. 4, sidste punktum, som affattet i ændringsforslag nr. 31. Her er der tale om kørsel fra en vej med ringe færdsel ind på eller over en åbenbart mere betydende vej. Selve denne definition er højst usikker. For en trafikant, der kører på fremmede veje, vil det meget ofte være umuligt at se, om den vej, han kører ud på, er mere betydende. Ganske vist står der skrevet, at den skal være „åbenbart“ mere betydende, men hvor ligger grænsen? Det afgørende i denne sag er, om