

[Victor Gram.]

gere trafik på vore gader og veje. Sammenarbejdningen af færdselslov og motorlov til een lov er hensigtsmæssig og vil give en mere systematisk og mere overskuelig lovgivning. Jeg finder også, at lovforslaget i sit indhold bygger på de rigtige principper og er i overensstemmelse med de krav, udviklingen stiller. Alligevel finder jeg anledning til at gå ind i en nærmere drøftelse af nogle få af lovforslagets bestemmelser.

Jeg vil gerne takke den højtærede justitsminister, fordi han ikke har ladet sig friste til at ændre de hastighedsbestemmelser, vi for 1½ år siden vedtog her i tinget. Det har ellers ikke manglet på stormløb mod denne bestemmelse, og flere følger vel også under denne forhandling. Det forekommer mig, at man i den almindelige, offentlige debat om dette spørgsmål har været altfor tilbøjelig til at tillægge bestemmelsen et andet indhold, end den reelt har; jeg tænker her på den isolerede anvendelse af et begreb, man kalder fri hastighed, et begreb, som ikke eksisterer i færdselsloven i den snævre udlægning, det tit får.

Det fremhæves udtrykkeligt i paragraffen, at kørehastigheden til enhver tid skal være afpasset efter forholdene under særligt hensyn til andres sikkerhed, og at den aldrig må blive større, end at føreren bevarer fuldt herredømme over køretøjet. Men der siges meget mere; bl. a. skal vej- og vejforhold, køretøjets tilstand og belæsning og færdselsforholdene iøvrigt tages i betragtning, og for at understrege disse forbehold ved valget af hastigheden opregnes en række konkrete tilfælde, hvor det påhviler føreren af et motorkøretøj at holde en passende lav hastighed. Der er altså i realiteten ingen adgang til en fri hastighed, men en pligt til at afpasse hastigheden efter en lang række forhold.

For mig at se vil der intet være at opnå ved en hastighedsgrænse. Den vil altid blive vilkårlig og derved i visse tilfælde komme til at virke urimelig, og urimelige bestemmelser vil aldrig blive overholdt. Hertil kommer, at en bestemt hastighedsgrænse vil virke forflygtigende på det ansvar, der må kræves overfor tilpasningen af hastigheder, der ligger under maksimumsgrænsen, til de skiftende færdselsforhold. Jeg tror

heller ikke på, at en overgangsperiode med en maksimumsgrænse i nogle år, i hvilke man skulle vænne sig til det ansvar, der følger med den nugældende ordning, vil være acceptabel. Det vil blot betyde en udskydelse af problemets løsning til et senere tidspunkt, hvor vi formentlig vil stå overfor de samme problemer som i dag.

Derimod tror jeg, det vil være af stor betydning, om man gennem tavler regulerede hastigheden. Det vil også være af pædagogisk betydning, om man gennem sådanne tavler på steder, hvor særlig forsigtighed kræves, appellerer til trafikanternes ansvarsbevidsthed. Naturligvis må virkningen af tavler ikke forflygtiges gennem en ukritisk anvendelse, hvor det ikke er strengt nødvendigt, men fornuftigt anvendt er de en vejledning for trafikken, hvis betydning ikke må underkendes. Hertil kommer endvidere, at der ikke i de gældende bestemmelser rent praktiske virkning ligger nogen saglig begrundelse for at ændre hastighedsbestemmelserne. Ministeren kunne således i sin fremsættelsestale oplyse, at man ikke har erfaringer for, at frigivelsen af hastigheden har medført, at der køres væsentlig hurtigere end før, og at ulykkesstatistikken ikke giver støtte for en påstand om, at frigivelsen af hastigheden har ført til en forværring på dette område.

Også spørgsmålet om fuldt stop ved indkørsel på hovedvej er rejst til fornyet diskussion. Det er ingen hemmelighed, at jeg i forrige samling ved dette spørgsmåls behandling gav udtryk for sympati for en sådan ordning. Jeg kan imidlertid godt se, at et kategorisk krav om stop i alle tilfælde vil kunne virke urimeligt, hvor der er fri og uhemmet udsigt, og hvor der ingen trafik er. På den anden side mener jeg, det er nødvendigt i betydelig grad at udvide det nuværende system med stopskilte. Jeg er ganske enig med den højtærede justitsminister i, at man ikke kan overlade til trafikanterne selv at bedømme, i hvilke tilfælde stop er nødvendigt og i hvilke ikke. Også på dette område må tilvejebringes så megen praktisk vejledning som muligt.

Jeg finder det iøvrigt rigtigst at understrege, at hovedvejsprincippet må fastholdes så ubrudt som muligt. Jeg er ikke blind for de vanskeligheder, der kan opstå i forbindelse med hovedvejs gennemføring i