

[Helga Pedersen.]

Jeg er enig i, at man må tage alle nødvendige sikkerhedshensyn, men jeg er uenig, når ministeren vil lade dette føre til, at der i fremtiden kun må være een påhængsvogn eller kun eet påhængsredskab på traktoren. Ministeren burde her have fulgt færdselsudvalgets indstilling og lade de driftsøkonomiske hensyn i landbruget få en større betydning.

Til slut skal jeg blot nævne spørgsmålet om kontrollen med færdslen. Jeg har tidligere sagt, at vi er velvilligt indstillet overfor bestræbelserne for at forbedre og forøge færdselspatrulletjenesten, men vi anser det ikke for rimeligt, at færdselspolitiet fortsat skal køre i de største og dyreste luksusbiler; det vil vi gerne have lejlighed til at se nærmere på i udvalget.

Iøvrigt vil jeg tilsige mit partis støtte til en grundig og saglig behandling af lovforslaget i et udvalg og vor støtte til fremme af den overvejende del af lovforslagets bestemmelser.

Stæhr Johansen: Det lovforslag, der foreligger til behandling, er en sammenlægning af loven om motorkøretøjer af 1. juli 1927 og færdselsloven af 14. april 1932.

Fra vor side hilser vi med tilfredshed, at justitsministeren har fremsat lovforslaget i denne form, selvom jeg må understrege, at der om en række enkeltheder er forskellige synspunkter indenfor mit parti, hvad jeg iøvrigt går ud fra der er indenfor alle partier.

Lovforslaget medfører, at regler for al færdsel på gader og veje bliver sammenlagt i een lov, der omfatter alle trafikanters forpligtelser og rettigheder.

At en ny færdselslov er en nødvendighed, viser den ulykkelige stigning af færdselsulykkerne; hver avis, man åbner, fortæller sit tydelige sprog om trafikens blodige spor.

Lovforslaget indeholder som sagt mange enkeltheder, der muligvis nærmere skal diskuteres i det kommende udvalg. Den

højtærede justitsminister sagde til indledning, at han mente, det var det bedste tidspunkt, han havde valgt til at fremsætte det nye lovforslag. Jeg lægger ikke skjul på, at det måske havde været heldigt, om denne færdselslov kunne have været gennemført noget før, da den store stigning i trafikken forlængst har understreget, at den gældende færdselslov af 1932 længst har overlevet sig selv. Det gavner imidlertid ikke at beklage sig over dette forhold nu, da lovforslaget ligger på tingets bord, men det gælder om at få det bedst mulige ud af dette lovforslag.

Først og fremmest konstaterer jeg, at man har forsøgt at indarbejde så mange internationale regler i lovforslaget som overhovedet muligt. Den internationale trafikkonvention har her været en hjælp, og det initiativ, som kommissionen har taget ved at arrangere en særlig forhandling med eksperter fra de nordiske lande, er både godt og rigtigt. Da den internationale trafik er meget stor og i de kommende år vil blive endnu større, er ensartede regler til gavn både for de danske, der kører i udlandet, og for de udenlandske turister, der kommer hertil. Jeg finder her anledning til at efterlyse en standardisering af alle færdselsavtaler. Et stykke vej er man nået, men det ville være rigtigt, om alle færdselsregulerende foranstaltninger var ensartede over hele Europa.

I denne forbindelse vil jeg også gerne tillade mig at henlede justitsministerens opmærksomhed på ønskeligheden af ensartede trafiklys. I øjeblikket er der visse kryds, hvor lysreguleringen er anbragt i højden over de elektriske ledninger, i andre kryds er den gennem standere anbragt på gadehjørnerne. Denne uensartethed bevirker usikkerhed for trafikanterne, og man ser ofte selv trænede trafikanter køre frem for rødt lys på grund af denne uensartethed. Det er min opfattelse, at nu, da lovforslaget klart understreger, at fodgængere ikke må gå ud for rødt lys, bør det være standere, anbragt på hvert hjørne af krydset, som