

[Ninn-Hansen.]

Vi vil blot gerne vide, hvordan det ærede medlem — og nu er det jo hans opgave at tale her, synes jeg, og ikke andre steder — ønsker at den videre fremgangsmåde skal være. Hans sidste udtalelser tyder meget på, at der er positive muligheder for en forhandling.

Nu venter vi altså blot at få at vide, på hvilket grundlag det ærede medlem ønsker forhandling.

Gøting: Jeg vil gerne ved denne lejlighed bede den højtærede justitsminister udtale sig om et par eller rettere tre delvis sammenhængende spørgsmål af færdselslovmæssig karakter.

Det ene drejer sig om reglerne i forbindelse med vore rundkørsler. I øjeblikket, hvor reglerne om almindelig vigepligt for trafik fra højre er gældende også i rundkørslerne, bevirker denne regel, at enhver trafikant kan køre ind i rundkørslen, medens han i tilfælde af stærk trafik, f. eks. i myldretider, ikke kan komme ud igen eller for at sige det på en anden måde: rundkørslen skruer sig selv fuld. Det er en upraktisk, en u hensigtsmæssig regel, som ofte fordrer mange færdselsbetjente eller komplicerede lyssignalanlæg, og en regel, som i øvrigt går på tværs af rundkørselsreglerne i vort naboland mod syd og vistnok også andre steder.

Den uheldige virkning af højrerreglen vil imidlertid enkelt og smertefrit kunne ændres derved, at vi, om jeg så må sige, adopterede den tyske regel: Rundfahrt hat Vorfahrt. En ændring af reglerne i den nævnte retning vil kort sagt bevirke, at alle kan komme ind i rundkørslen, når der er plads, og alle kan til enhver tid komme ud af den igen. Rundkørslen vil opfylde sin mission: at være trafikafviklende, og vil kun i myldretider kræve en enkelt betjent eller et lyssignal ved den eller de tilkørselsveje, hvorfra den svære trafik kommer. Vi opnår en mere rationel anvendelse af vore dygtige færdselsbetjente, vi sparer derved penge, og endelig tager vi et skridt i retning af almindelig koordinering af europæisk samarbejde, som vi kan blive enige om.

Jeg har hørt det argument herimod, at det ville betyde et brud på højrerreglen og derfor virke forvirrende. Jeg tror ikke, denne

argumentation kan holde i praksis. For det første gælder højrerreglen jo ikke i alle tilfælde; der er også noget, der hedder ubetinget vigepligt. Reglen falder én ganske naturlig, når man kører i f. eks. Tyskland. De uheldige virkninger, som vi altså har p. t., vil den højtærede justitsminister kunne overbevise sig om ved at kigge ud ad et af vinduerne i denne sal i 10 minutter i myldretiden. Her dannes den ene trafikprop efter den anden.

Det andet, jeg har ønsket at sige, kan bl. a. opfattes som en hjælp til det trafikråd, der i øjeblikket arbejder med koordinering af den københavnske trafik. På dette område vil der kunne gøres en hel del med hensyn til intensivering af det københavnske gadenets effektivitet og for øvrigt også gadenettet i andre større byer her i landet.

Det er en hel del steder ved tværstribning af gaden gjort klart, hvilke gader der i trafikjuridisk henseende hører til de mindre befærdede, men denne afstribning bør foretages konsekvent og specielt gøre de københavnske udfaldsgader til en slags hovedveje, hvor man uden betænkning og uden fare for at blive torpederet fra sidegaderne kan forlade — subsidiært komme til — byen i myldretiderne. Jeg er ganske klar over, at i tilfælde af snevej eller i meget snavset føre kan det være vanskeligt at se disse afmærkninger på selve gaden, og der er heller ikke spor tvivl om, at man senere må gå over til en tydeligere afmærkning i form af skiltning. Der sker dagligt uheld og ulykker, fordi ingen af de implicerede er klar over, om de kører på en mere eller mindre befærdet gade. Der vil ved en afmærkning være skabt mulighed for at placere ansvaret for et uheld præcist.

Netop i forbindelse med det, jeg har sagt om en tydeligere placering af ansvar og pligt, tror jeg, at jeg har rørt ved noget trafikmæssigt centralt. Rent apropos ansvar, så lad mig lige nævne regeringens ansvar, som delvis kan opfyldes ved at billiggøre sikkerhedsseler ved fjernelse af den høje told på disse sikkerhedsarrangementer. Det lod sig gøre med styrthjelmene, det bør også ske med sikkerhedsselerne.

Det tredje problem, jeg vil drage frem her, har også forbindelse med denne mere præcise placering af ansvaret for færdselsuheld. Det er ganske vist af mere omfat-