

[Peter Ravn.]

Resultatet er ændringsforslag nr. 8, hvor- efter stempelafgiften maksimalt kan andrage 8 kr. Dette er der enighed om i udvalget, og jeg kan anbefale ændringsforslaget.

Den samme enighed har imidlertid ikke kunnet opnås om de resterende spørgsmål, og må jeg først sige en lille smule om spørgs- målet om afstrikning. Der er herom stillet et ændringsforslag af de ærede medlemmer fru Marie Antoinette von Lowzow og hr. Reedtz-Thott. Det drejer sig om de fuldt optrukne linjer i kurver og på bakketoppe, og de ærede medlemmer ønsker, at denne afstrikning kun skal være vejledende og ikke juridisk forpligtende, som den er i dag. Jeg tror, alle er enige om, at disse køreba- neafmærkninger har en meget stor betyd- ning. De har det under normal kørsel, men ikke mindst i mørke og tåge er de af uvur- derlig betydning for trafikken. Jeg ved også, at mange motorkørende, og det er endda vist meget almindeligt, i usigtbart vejr kører langs striberne for at undgå de over- raskelser, som cyklister og gående kan frem- byde fra højre side. Værdien af disse striber ligger i, at den motorkørende er sikker på, at blot han holder sin egen vognbane, vil han ikke møde modgående trafik. Hvis det ændringsforslag, der her foreligger, bliver vedtaget, vil man aldrig være sikker. Der må stadig væk regnes med den mulighed, at modgående trafik kan komme over på ens egen banehalvdel. Det er derfor efter min opfattelse meget farligt at afsvække værdien af afstrikingen, og hvis dette ændrings- forslag vedtages, synes jeg, man har devalue- ret afstrikingen, for ikke at sige det endnu stærkere: gjort den fuldstændig betydnings- løs.

Det er et spørgsmål, om det så ikke er bedre helt uden afstriking, fordi den, der kører langs den fuldt optrukne linje, ikke regner med overhalinger og derfor ikke iagt- tager den grad af forsigtighed, som han egentlig burde iagttage. Det kan derimod vistnok ikke nægtes, at afstrikingen nogle steder er foretaget på en lidt uhensigts- mæssig måde, således f. eks. på de lange bakker, hvor overhaling ikke kan finde sted, selv af meget langsomt gående trafik, og resultatet bliver altså de lange rækker af køretøjer. Nogle steder har de lokale vej- myndigheder trukket for lange striber, og

både justitsministeren og udvalget er enige om, at de burde bringes i overensstemmelse med færdselslovens § 33, stk. 2. Når den højtærede justitsminister har givet tilsagn om at henstille til vejmyndighederne at bringe afstrikingen i overensstemmelse med færdselsloven, tror jeg, alle problemer i denne for- bindelse er klaret, det vil sige, at overskridelse af striberne er i strid med færdselsloven, altså forbudt. Jeg tror også, det er afgørende, at vi har klare, tydelige og letforståelige regler i trafikken; her kan det altså kort siges på den måde, at de fuldt optrukne linjer ikke må overskrides.

Så meget om færdselsstriber. Tilbage står spørgsmålet om hastigheden, og her foreligger to ændringsforslag, et om forhøjelse af hastighedsgrænsen for tunge personmotorvogne fra 60 km til 70 km, stillet af et flertal, og den højtærede justits- ministers forslag om en generel hastig- hedsbegrænsning i tæt bebyggede områder. Mindretallet har ikke kunnet tiltræde æn- dringsforslaget om forhøjelse af hastigheds- grænsen for turistbiler og omnibusser. Gen- nemføres dette forslag gør man hastigheds- begrænsningen forskellig for lastvogne og for turistbiler og omnibusser, og alene dette ville jeg betragte som meget uhel- digt; så vidt jeg kan se, betyder det be- tydlig flere overhalinger med al den risiko, som dette nu engang indebærer. Vi har hundredvis af rutebiler med tusindvis af holdepladser. Når en rutebil kører sine 70 km, overhaler den lastvognen, hvorefter denne ved næste holdeplads passerer rute- bilen, der holder stille, og når rutebilen kører igen, får vi en ny overhaling. Det fremføres som forsvar for ændringsforslaget, at der er meget dygtige chauffører på vore turistbiler og rutebiler. Det kan ikke be- strides, at det er folk med meget stor erfa- ring og en betydelig rutine, men der er én ting, jeg synes man overser i denne for- bindelse, og det er, at øget hastighed for én gruppe trafikanter betyder større risiko for alle andre. Det giver nu engang andre med mindre erfaring og mindre rutine kortere tid til at reagere. Der vil altid eksistere en gruppe af trafikanter, som vil være uskikkede til at møde de store farer, den større fart fører med sig. Det er måske værd at minde om, at færdselsloven ikke kan indrettes sådan, at den passer til den