

[Helga Pedersen.]

vidt, at håb om klaring er i sigte. Jeg mener derfor, at man indtil videre skal blive ved dette, og kan ikke anbefale at stemme for det af de ærede medlemmer fru Marie Antoinette von Lowzow og hr. Reedtz-Thott som nr. 6 stillede ændringsforslag.

Det er i betænkningen nævnt, at man har overvejet at stille forslag om forbud mod parkering på hovedveje, når det er mørkt. Vi drøftede også i 1953-54 en sådan lovbestemmelse, og den stigende trafik har egentlig kun skærpet behovet for en sådan. Alligevel er vi standset ved de gældende bestemmelser som tilstrækkelige, såfremt en yderligere indsats gøres fra de kontrollerende myndigheders side. En indsats fra færdselspropagandaen ville også her være på sin plads, og jeg benytter denne lejlighed til at understrege det. Talmæssigt er ulykkerne i disse tilfælde vel ikke særlig mange, men det er gennemgående meget alvorlige ulykker, ofte med dødelig udgang. Derfor bør det indskærpes, at parkering på hovedveje som alt overvejende hovedregel ikke må finde sted; såvel ved dag som ved nat vil sådan parkering være en ulempe for andre trafikanter og derfor forbudt, og om natten vil en sådan parkering være direkte farlig.

Viser det sig imidlertid, at disse ulykker ikke forhindres ved den fremgangsmåde, som udvalget foreslår, må vi overveje at indføre et egentligt forbud mod sådan parkering.

Det har i tiden efter den nye færdselslovs vedtagelse vist sig, at der er et ret stort behov for, at færdselslovgivningen følges op også fra lovgivningsmagtens side. Rent faktisk har deltagerne i færdselsudvalget vedrørende færdselsloven af maj 1955 jævnligt drøftet løbende færdselsproblemer indbyrdes og nu og da også med den højtærede justitsminister, og hver gang et ændringsforslag til loven har været forelagt det høje ting, og det er jo allerede sket adskillige gange, er en række andre færdselsproblemer blevet draget ind i overvejelserne. Jeg tror derfor, man skulle overveje, om der ikke burde sættes et stående udvalg til behandling af disse spørgsmål. Jeg tror, det ville give en fordelagtig ro og kontinuitet over arbejdet,

og at det ville give lovgivningsmagten bedre mulighed for at følge gennemførelsen af de bemyndigelser, der nødvendigvis må gives administrationen i lovgivningsanliggender af denne art. Jeg er naturligvis klar over, at bestemmelsen om et sådant udvalgs nedsættelse bør træffes i beslutningsform, men jeg synes, det var rigtigt at fremsætte tanken her i forbindelse med overvejelserne om dette lovforslag, således at de ærede ordførere for de øvrige partier eventuelt kunne knytte deres bemærkninger hertil.

Reedtz-Thott: Når vi laver færdselslove, og når vi fra tid til anden ændrer disse, er det ikke udtryk for en ændret opfattelse af en færdselslovs formål. Dette er nemlig stadig — som udtrykt af den daværende og nuværende højtærede justitsminister ved fremsættelsen af den nugældende færdselslov i november 1954 — den størst mulige hensigtsmæssighed og færdselssikkerhed.

At disse hensyn også ligger lovgiverne af 1959 på sinde, er uomtvisteligt. Lige så uomtvisteligt er det imidlertid, at der findes to hovedsynspunkter med hensyn til midlerne til dette formåls opnåelse. Det ene synspunkt er at opdrage folk til at forstå vilkårene for hensigtsmæssig og sikker færdsel, at opdrage folk til at føle og udøve deres personlige ansvar for deres egen færden på offentlig vej. Det andet synspunkt er: folk vil og kan ikke individuelt bedømme vilkårene for hensigtsmæssig og sikker færdsel, derfor må vi give strenge, entydige regler beregnet for den ringeste trafikant og gennemføre disses overholdelse af alle. Det er, sagt på en anden måde, færdselskultur kontra færdselsdisciplin.

Som så ofte før når vi i dansk lovgivning til et kompromis. Det er både menneskeligt og praktisk naturligt. Frihed kræver kultur, det gælder også på færdselsområdet.

I 1953 fik vi frihed på fartens område, uden at vi måske helt besad den færdselskultur, som denne frihed betingede. I de fem-seks år, der siden er gået, er antallet af bilister, for hvem reglerne for hastigheden er særlig relevante, steget enormt. For de nye bilister har det måske været lettere end for de gamle at tilegne sig det med friheden forbundne ansvar. Derfor har antallet af færdselsuheld i det hele taget, og sær-