

[Wilhelm.]

holdning på det, vi opfatter som de vigtigste områder af det, der her ligger.

Vi går ind for, at hastighedsgrænser gøres permanente og fastsættes i loven. Vi foreslår, at grænsen i tættere bebygget område ned sættes til 50 km i timen, som den i øvrigt er i samtlige vore nabolande. Dette vil væsentligt, om end langtfra tilstrækkeligt, øge trafikikkerheden for de mest udsatte grupper, og det vil praktisk taget ikke sinke befordringen. Jeg skal i øvrigt henvise til den skriftlige begrundelse, vi har givet for dette ændringsforslag.

Jeg har lyst til at sige i den forbindelse til hr. Hagen Hagensen, at jeg forstår sådan set godt hans generelle betragtning, selv om jeg ikke deler den, at dette at sætte grænser i sig selv ikke er nogen sikkerhed og måske kan friste til mindre sikkerhed, end man ville opnå ved en generel ansvarsbestemmelse. Men da det for de konservative og hr. Hagen Hagensen som for alle mulige andre nok må stå klart, at man risikerer at ende med faste grænser — som vi altså går ind for, men som hr. Hagen Hagensen ikke kan lide — så vil jeg da mene, at han burde kunne stemme for, at sådanne grænser — hvis de alligevel bliver til noget, og hvis de har den effekt, som hr. Hagen Hagensen har beskrevet her — blev så lave som muligt, og i hvert fald at man med præcis den begrundelse, hr. Hagen Hagensen har givet, sørgede for, at afstemningen om de faste grænser kom til at bringe hastighedsgrænsen i de tættere bebyggede områder ned på de 50 kilometer i timen, som vi har argumenteret for, og som vi jo har fået adskillige henvendelser om, og som den i øvrigt som sagt er i vore nabolande, Norge, Sverige, Vesttyskland og England.

Et andet punkt, hvor vi nok havde stillet ændringsforslag uden for betænkningen, hvis ikke andre havde taget det op, er dispensationsmulighederne i forbindelse med trafiksanering o. lign., hvor færdselsloven hidtil har virket hindrende for nytænkning og for utraditionelle og sikrere løsninger, som det er dokumenteret i henvendelserne fra byplanlæggerne, fra vejteknisk laboratorium, fra Danmarks tekniske højskole, fra arkitektforeningen m. fl. Vi har bistået så småt med at få disse ting frem, der nu stilles ændringsforslag om inden for betænkningen.

Vi er glade for, at det ændringsforslag bliver stillet med så stor en opbakning i udvalget, som det er sket, og vi vil naturligvis støtte det.

Vi er tilhængere af, at der slås hårdt ned på spritkørsel, men det væsentlige hensyn er at forebygge, ikke at straffe, når ulykkerne er sket. Derfor skal der efter vores mening gøres mere ud af det præventive arbejde f. eks. Selv om det ikke ligefrem skal stå i færdselsloven, så burde spritballoner være gratis og let tilgængelige, sådan at det måske nærmest kunne indarbejdes som et ritual, at ingen forlod en fest uden at have blæst en ballon. Vi ved godt, at det ikke giver nogen garanti for, at man derved opfylder færdselslovens sikkerhedskrav, men det kunne nok alligevel forhindre en del af de uforsvarlige kørsler, der sker.

Dette præventionssynspunkt og i øvrigt også et generelt retssynspunkt taler efter vores mening også for, at sanktionerne fastlægges ud fra handlingen og ikke ud fra de mere eller mindre tilfældige konsekvenser, som handlingen får. Det vil betyde, at der skal slås hårdt ned på spritkørslen som handling og på anden uforsvarlig kørsel i øvrigt, uanset om der sker ulykker, medens til gengæld sanktionen på trods af den stemning, der ofte vil blive oppisket af pressen, ikke bør være helt anderledes alvorlig, hvis den uforsvarlige handling tilfældigt resulterer i en ulykke.

I forbindelse med spritkørslen vil jeg også sige, at vi er imod de faste promillegrænser, da vi anser dem for helt utilstrækkelige til en bedømmelse af den faktiske egnethed eller uegnethed, men vi skal igen understrege, at dette ikke er et udtryk for, at vi ønsker en mildere kurs over for spritkørsel, snarere tværtimod.

Vi kan ikke acceptere, at krigsmagten skal kunne tilsidesætte alle færdselslovens bestemmelser, og vi vil, når vi når dertil, kræve, at den pågældende paragraf sættes til særskilt afstemning.

Vi mener, at en forseelse principielt må være ude af verden, når straffen er udstået, og vi vil derfor støtte de forslag, der er stillet om, at hyrevognskort og kørelærerautorisation ikke skal formenes folk, der er dømt efter bestemte paragraffer i straffeloven, og som har afsonet deres straf.

Hvad angår knallertkørsel, og det vil sige