

[Tholstrup.]

lovens ikrafttræden, vil det give en masse kørende det indtryk, at først skal man sikre hovedvejene for sidevejstrafikken, og når så hovedvejen er sikret gennem denne skiltning, så kan vi give hastigheden fri. Jeg mener, at man øjeblikkelig, så snart loven er vedtaget, bør give hastigheden fri og sætte de vejledende — de venligt vejledende — skilte op bagefter, fordi det, der skal til, er denne opfattelse i befolkningen og hos de kørende, at de skal ikke køre hurtigere fra den dag, loven er vedtaget; det er kun svaret, som er forøget. Det er derfor meget vigtigt, at loven træder i kraft, så snart den er vedtaget.

Thisted Knudsen: Må jeg begynde med at gøre en bemærkning til den højtærede justitsminister, som sikkert ved, at der for visse byers vedkommende er opstået et ganske særligt færdselsproblem og vil gøre det for flere byer i fremtiden. Det drejer sig om de byer, der som f. eks. Holbæk har en omkørselsvej. Ikke desto mindre har man for den vejs vedkommende, der går gennem byen, opretholdt de meget strenge hovedvejsregler. Jeg ved vel, at når man i sin tid gjorde dette, skyldes det visse erhvervsmæssige interesser; men jeg ved også, at problemet i dag er af en sådan art, at man er inde på den tankegang, at man kan nøjes med hovedvejsreglerne for den omkørselsvej, der går uden om byen, og lade den lokale trafik være underkastet de almindelige færdselsregler.

Jeg skal derfor henstille til den højtærede justitsminister at tage dette spørgsmål op til behandling; det er min opfattelse, at man i de byer, der allerede har fået omkørselsvej — også i dem, der ret snart får det, bl. a. Roskilde —, vil lade den trafik, der kun er lokalt betonet, være underkastet de almindelige færdselsregler og ikke de strenge hovedvejsregler.

Under lovforslagets første behandling i det høje ting gjorde jeg mig til talsmand for, at man under udvalgsarbejdet sammen med ministeren overvejede, om det ikke ville være rigtigt at undersøge mulighederne for to ting: for det første at gennemføre fuldt stop ved udkørsel til hovedvej og for det andet at fastsætte en maksimalhastighed af 80 km i timen for motorkøretøjerne. Jeg begrundede dette bl. a. med, at det måtte være lovgivningsmagtens opgave ikke alene

at tage hensyn til de motorkørende, men også til andre vejfarende, og jeg understregede, at efter min opfattelse burde sikkerhedssynspunktet placeres i første række. For mig er det derfor et spørgsmål, om det foreliggende lovforslag nu har en sådan karakter, at det placerer sikkerhedssynspunktet i første række. Desværre er tiden efter min opfattelse endnu ikke moden til indførelse af fri hastighed for de motorkørende på vore landeveje, selvom denne fri hastighed, som det er hævdet også fra denne talerstol adskillige gange, skal foregå under fuldt ansvar.

Jeg blev noget desorienteret, da jeg hørte det ærede medlem hr. Tholstrup fortælle dette høje ting, hvordan den fri hastighed skulle praktiseres i fremtiden. Det ærede medlem begyndte med at sige, at man ville overlade det til folk selv at bestemme, med hvilken hastighed de ville køre, og dette skulle selvfølgelig ske under fuldt ansvar. Ikke så snart havde det ærede medlem fuldstændt denne sætning, før han føjede til: men der skal selvfølgelig ikke køres hurtigere, end tilfældet er i dag! — Det var jo det, det ærede medlem sagde. Jeg synes nu ikke, der er ret meget logik i først at sige, at folk selv må bestemme, når det ærede medlem derefter indrømmer, at alt taget i betragtning må hastigheden på landevejene ikke blive større, end den faktisk er i dag. Det er en af de fornemste forkæmpere for den fri hastighed, der motiverer sit standpunkt på denne måde i det høje ting; det gør mig ikke så lidt betænkelig.

Når jeg går imod den fri hastighed, er det ud fra en lang række betragtninger. For det første fordi jeg mener, at fri hastighed bør være afhængig af, om man har de veje, der forsvarliggør den. Jeg skal i denne forbindelse med den højtærede formands tilladelse fremhæve nogle betragtninger, som vejdirektør Bang og overingeniør Christensen har gjort gældende i færdselskommissionen, hvor de netop kom ind på spørgsmålet om vejene. De udtaler her:

„De danske veje er nemlig i modsætning til mange udenlandske veje karakteriseret ved de mange mindre bebyggelser, hvor igennem vejene passerer, og ved de mange enkeltliggende ejendomme langs vejene. F. eks. i Tyskland og Frankrig ligger gårdene hyppigt endnu samlet i større landsbyer, medens strækningerne mellem landsbyerne er aldeles fri og åbne.“

Og man går videre: