

Thisted Knudsen: De ærede medlemmer hr. From og hr. Tholstrup kom ind på en begivenhed, der fandt sted i dette ting for 50 år siden, idet det forlængst afdøde medlem Jensen-Bælum rejste krav om, at når et automobil mødte et hestekøretøj, skulle der gå en mand foran med et rødt flag. Det, der dengang kendetegnede opfattelsen i det høje ting, var, at landevejen var hestekøretøjernes, og det var for så vidt også rigtigt, mens det, der i meget stor udstrækning har kendetegnet de udtalelser, der er fremsat i dag, helt ensidigt er, at landevejen nu er motorkøretøjets. Jeg synes ikke, denne betragtning er helt rigtig, fordi der i dag er mange andre vejfarende end motorkøretøjer. Vi har her i landet ca. 3 millioner cyklister, som færdes meget på vejene; vi har fodgængere, og vi har en meget tæt bebyggelse ved vore hovedveje, der giver en forholdsvis stor færdsel, altsammen noget, der giver problemer. Her er jeg enig med det ærede medlem hr. Steen, der siger, at vi ikke kan overføre andre landes færdselsregler på vore forhold; vi må have vore specielle regler.

Det, der efter min opfattelse må være udgangspunktet, når vi skal gennemføre ændringer i færdselsloven, er først og fremmest sikkerhedshensynet, hensynet til at skabe den størst mulige sikkerhed på vore landeveje for alle vejfarende, herunder også cyklister og fodgængere. Jeg anerkender, at den højtærede justitsminister allerede på nuværende tidspunkt har taget initiativet til gennemførelse af ændringer i færdselsloven og i loven om motorkøretøjer. Det siger sig selv, at det ved behandlingen af dette lovforslag vil gå, som det er gået tidligere i dette ting: at meningerne om disse regler vil være stærkt delte; og at der for en gangs skyld vil ske det udmærkede, at partirammerne vil blive helt sprængt.

Det problem, som for mig har været afgørende, for så vidt angår hastigheden, har været, om nogen, når det kommer til stykket, er interesseret i en stærkere hastighed på vore landeveje, end den, vi allerede har. Jeg tror, at de allerfleste fornuftige og ansvarlige mennesker vil sige, at der i dag køres stærkt nok, og at vi derfor i rigsdagen må have for øje ikke at skabe en ordening, der forøger hastigheden på vore landeveje, fordi vi alle ved, at en større hastighed betyder

flere trafikulykker, og dem har vi nok af. Jeg har den opfattelse, at hvis man gennemfører den frie hastighed — under ansvar, det er vi alle enige om —, kan det meget let ske, at hastigheden i Danmark vil blive forøget, og det er der ingen, der ønsker, og vi ønsker det ikke, fordi vi ikke i Danmark har forudsætninger for en sådan forøgelse af hastigheden.

Jeg omtalte før de mange cyklister. Alle, der kender en smule til vore veje, ved, at selv vore hovedveje på meget store strækninger mangler cyklestier. Alle i dette høje ting, der kører i automobil, ved, hvor ofte man kan være ved at køre en cyklist ned. Kun fordi bilisten er meget opmærksom, sker der ingen ulykke. Alle ved, at vi har tæt bebyggelse, alle ved, at mange af vore vejstrækninger slet ikke er tilfredsstillende — der er mange sving, der er bakketoppe —, og man ved endvidere, at overhalingsmulighederne på mange af landevejene er meget, meget ringe. Jeg kender et enkelt amt, hvor en kyndig mand siger, at af de 300 km vej i amtet er der kun 100 km, hvor der er forsvarelige overhalingsmuligheder.

Man har endvidere talt om manglende færdselskultur. Jeg skal ikke udtale mig herom, men det, jeg gerne vil understrege med disse bemærkninger, før dette lovforslag går i udvalg, er, at vi er adskillige, også i det høje ting, der har den opfattelse i dag, at sikkerhedskravet ikke har fået den fornødne placering i dette lovforslag, og at forudsætningen for at tage det store skridt til den frie hastighed slet ikke er tilstede. Vi har altså sat sikkerhedskravet i forgrunden. Vi er alle enige i, at bestemmelsen om en maksimumshastighed på 60 km i timen i dag er meningsløs. Det er håbløst for politiet, der erklærer, at det ikke er i stand til at sørge for dens overholdelse i praksis, men den gennemsnitshastighed, hvormed der køres, er ikke 60, den ligger betydeligt højere. Målet må altså nu være ikke at forøge hastigheden, men i virkeligheden at legalisere den hastighed, som vi har i dag, og jeg er kommet til det resultat, at man ikke i dag skal tage det skridt at gå til den frie hastighed selv under ansvar, men at man skal forøge maksimumshastigheden til 80 km.

Det vil efter min mening i praksis betyde, at man stabiliserer hastigheden på landevejene på det niveau, som man har i dag. Medlemmer af det høje ting ved, at hvis