

[Vagn Bro.]

velordnet rige, som efter at have haft den frie hastighed i mange år gennemfører begrænsninger af hastigheden, der svarer til den ene halvdel af det ændringsforslag, som det ærede medlem hr. Heising og jeg har stillet, og som nu har fået tilslutning fra et af de andre partiets ordfører. Det er dog et argument, som man efter min mening ikke helt kan se bort fra.

I fremtiden vil det altså være således, at man i Norge kører med en meget begrænset fart, og i de svenske byer må der ikke køres med over 50 km's fart. Men uanset at vore tal for både dræbte og sårede er forholdsvis højere end de tilsvarende tal i Sverige — her i Danmark var tallet for dræbte sidste år 618, i Sverige var det 900 — fastholder vi den frie fart.

Jeg vil så forfærdelig nødig gøre brud på den gode, takkende diskussionsform, der har gjort sig gældende til alle sider i dag; men her har vi en række ordførere, som alle har talt for den frie fart, og jeg tvivler ikke om, at de en dag igen vil komme til at tage dette spørgsmål op til diskussion. I denne sag er det altså i virkeligheden et spørgsmål om at indtage en stad eller overvinde sig selv. Jeg tror ikke, diskussionen standser, og det er kun godt, at vi fortsat kan diskutere dette problem sagligt, for der bliver udvalgs møder igen om denne sag, hvis ikke det ærede medlem hr. Tholstrup får ret; i så tilfælde skal jeg forstumme, det kan jeg love. Hvis det bliver resultatet, er alt i orden; hvis ikke, er det, jeg mener, at man, sådan som man har gjort det i Sverige, må tage problemet op til en realitetsdrøftelse.

Man vil lære folk at køre under ansvar. Jeg tillader mig at sige, at der findes — og nu taler jeg som praktisk politimand — 10—15 pct., som overhovedet ikke føler ansvar, og som jeg tvivler på vil føle ansvar, før der kommer et ordentligt korrektiv. Hvad betyder forøvrigt ansvar i denne forbindelse? Hvad er det for en ansvarsfølelse, man viser, når manden ligger dræbt? Answeret kommer jo først bagefter.

Det lyder så udmærket at tale om fri fart og handling under ansvar, men hvad med alle dem, som vi her i denne sal kalder motorbøller, har de et ansvar? Hvis ulykkerne kun gik ud over dem selv, kunne vi tage det nogenlunde roligt, men de går også

ud over passagerer, andre trafikanter, ja, fuldkommen private personer, og det er derfor, det ærede medlem hr. Heising og undertegnede ikke alene har stillet forslag om en hastighedsgrænse, men også om øget straf. Efter vor opfattelse bør bestemmelserne gælde ikke alene selve maksimalfarten, men alt, hvad der omfattes af § 35, således at en mand, hvis han ifølge lovforslagets § 35 har kørt stærkere, end han burde, og det ved dom er slået fast to gange, tredje gang noget sådant sker, skal miste kørekortet.

Jeg kan anbefale til vedtagelse dels de ændringsforslag, det ærede medlem frk. Helga Pedersen har omtalt, dels de ændringsforslag, som jeg har været med til at stille.

Weikop: Det er ikke så underligt, at sine-dene kan komme i bevægelse i forbindelse med spørgsmålet fri hyreret; der spiller jo både erhvervsmæssige og kommunale interesser ind og sidst, men ikke mindst, folks krav om altid at kunne blive befordret, når de måtte ønske det. Nu er jeg ikke politimand, men kommunalmand bl. a., og derfor har dette spørgsmål stor interesse for mig, selvom jeg er ganske klar over, at den afgørelse, der træffes i det høje ting, alene tager sigte på, hvad der er bedst for helheden.

Jeg er enig i, at fri hyreret er det mål, der skal stræbes efter. Når jeg alligevel ikke kan stemme for flertallets ændringsforslag om at lovfæste den frie hyreret på den måde, forslaget angiver, skyldes det, at jeg mener, at man, inden man påtvinger kommunerne den fri hyreret, bør forsøge at overlade det til den enkelte kommune at træffe afgørelse med hensyn til, om den vil indføre fri hyreret. Derigennem kunne man så erfare, om ikke kommunerne selv er i stand til at løse dette noget vanskelige spørgsmål.

Jeg kan heller ikke stemme for mindretallets ændringsforslag om fri hyreret, fordi der til det er knyttet en antalsbegrænsning af alle køretøjer, der bruges til personbefordring. Jeg er afgjort modstander af, at en kommune skal bestemme, hvor mange vognmænd der, forsåvidt angår personbefordring, skal være i en by. Det vil efter min mening ende i et rent bevillingssystem, noget i retning af et kommunalt monopol, og monopoler er jo ellers noget, som i hvert fald ikke normalt tiltaler mindretallet.