

## [Høising.]

følelsesmæssige argumenter og følelsesmæssige overvejelser. Ja, jeg mener i og for sig ikke, der er noget forkert i, om man gjorde det, fordi der i sådanne overvejelser virkelig indgår ting, som i højeste grad kalder på følelserne. Enhver af os ved vel, hvordan forældre med børn faktisk hver dag går og ryster for, om de nu også ser børnene hjemme igen, og jeg tør ikke bestride, at følelsesmæssige overvejelser for adskillige kan være afgørende, men jeg vover at hævde, at rent konkrete, fornuftmæssige overvejelser kan føre til den opfattelse, at der under de nuværende forhold med de veje, som vi har i størstedelen af landet, bør være en maksimalhastighedsgrænse. Jeg ved meget vel, at for den, der sidder bag rattet af en god, moderne vogn, føles en hastighed på 80 km i timen ikke som nogen høj hastighed, men det er virkelig heller ikke det, der er problemet i denne sag. Problemet er simpelthen i første række hastighedens betydning for andre trafikanter, der færdes på gader og veje, og dertil kommer, at en hastighed på 80 km i timen er en høj hastighed. Lad os ikke glemme, at en bil, der kører med en hastighed af 80 km i timen, flytter sig mere end 22 m pr. sekund, hvilket vil sige, at før en motorfører overhovedet kan reagere på en uventet situation, vil bilen have flyttet sig over 20 m. En højere hastighed forøger i virkeligheden heller ikke vejenes kapacitet, vejenes muligheder for bedre at afvikle trafikken, men vil måske snarere nedsætte vejenes kapacitet. Hermed er der allerede angivet en række konkrete, fornuftmæssige argumenter, der taler for at fastsætte en øverste grænse for hastigheden. Dertil kommer, hvad der allerede fra forskellig side er blevet sagt, at jo højere hastigheden er, des værre bliver de følger, som en indtrædende ulykke får for dem, der er indblandet i den, ikke alene den, der fører automobilet, men også dem, der måske sagesløst kommer ud for påkørsel.

Man har forsøgt at opstille en statistik for den indflydelse på færdselsulykkerne, som ophævelsen af hastighedsgrænsen pr. 1. juli 1953 skulle have haft, og man har ment, at frigivelsen af hastigheden kun har betydet en beskedent stigning i antallet af

indtrufne færdselsulykker. Jeg kan ikke tillægge de fremlagte talmæssige oplysninger nogen værdi. Udgangspunktet er nemlig ulykkestallene for året 1. juli 1952—30. juni 1953, et tidsrum, hvori vi vel formelt havde en øverste hastighedsgrænse, men reelt ikke havde det, fordi enhver ved — og det har selv tilhængere af den frie hastighedsansættelse i dag indrømmet — at denne bestemmelse ikke blev overholdt, og man har endog tilkendegivet, at de færdselskontrollerende myndigheder ikke satte virkelig kraft ind på at få bestemmelsen overholdt. Der har åbenbart hos vore myndigheder hersket den opfattelse, at bestemmelserne i en lov var tilstrækkelige. I dette forhold er det så afgørende vigtigt, at man gør sig klart, at der må være et effektivt virkende organ, der sørger for, at lovgivningens bestemmelser bliver overholdt. Derfor har vi i den seneste tid set en udvidelse af færdselspolitiets kapacitet, men denne udvidelse tror jeg først er ved sin begyndelse. Erfaringerne fra mange andre lande viser, at vi må have et langt mere effektivt færdselspoliti, end vi råder over i Danmark i dag.

Til slut vil jeg nævne, at man fra adskillige sider hævder, at det er et forholdsvist lille antal færdselsulykker, der indtræffer f. eks. som følge af alkoholpåvirkede bilisters kørsel eller som følge af kørsel med for høj hastighed, og at en skærpelse på disse områder derfor næppe vil betyde ret meget. Jeg må mene, at disse synspunkter beror på en fejlvurdering. Forholdet er jo reelt set det, at ingen enkelt bestemmelse i den gældende færdselslov — så lidt som i det lovforslag, vi nu behandler — alene og afgørende betyder alt for nedbringelse af færdselsulykkerne — eller positivt sagt: for forbedring af færdselsikkerheden. Det er jo simpelthen virkningerne af samtlige bestemmelser, der skal ses på, og kan en klar og streng bestemmelse om spirituspåvirkede motorførere og en maksimal hastighedsgrænse blot hver for sig nedsætte ulykkernes antal med nogle få procent, vil jo meget være vundet og megen menneskelig sorg og megen fortræd kunne undgås.

Jeg henstiller til det høje ting at stemme for ændringsforslagene nr. 13, 62 og 64 og nr. 41, 63 og 66.