

Rasting: Jeg skal ikke på nuværende sene tidspunkt forlænge forhandlingen væsentligt. Grunden til, at jeg tager ordet, er, at medens jeg sidste gang, vi stod overfor færdselslovens revision, stemte for indførelse af det, man betegner som fri hastighed, må jeg nu erkende, at de erfaringer, vi har indhøstet siden 1953, da denne reform blev gennemført, har været en skuffelse. Jeg havde netop håbet, at det skulle vise sig, at — som enkelte af talerne i eftermiddag har villet gøre gældende — når den frie hastighed blev indført, når folk blev henvist til at køre blot på deres eget fulde ansvar efter reglen om forsvarlig kørsel, ville dette bervirke en nedgang i tallet på uheld og ulykker. Det blev også gjort gældende af det ærede medlem hr. Tholstrup, at med en videre udvikling på dette grundlag ville forholdet komme til at se anderledes ud om et halvt år. Jeg synes ikke, der er reelle holdepunkter for denne spådom; efter at have set de tal, der nævnes i betænkningens bilag, har jeg måttet erkende at være blevet skuffet, og herved er jeg kommet til at tænke nærmere over, hvorvidt jeg kan påtage mig et fortsat medansvar for tingenes tilstand, og det synes jeg ikke jeg kan. Når man ser på danske forhold i almindelighed, ser på landets udstrækning, på vejenes beskaffenhed, ja, selv hovedvej 1's beskaffenhed mellem Slagelse og Korsør, og man ser på den hurtige udvikling af bilismen efter krigen, synes jeg, man får betænkelighed og ønsker nedsat hastighed. Er der virkelig noget behov for så store hastigheder som dem, der ligger oppe på mellem 80 og 90 km i timen? Man påberåber sig undertiden erfaringer fra fremmede lande, fra Amerika og andre lande, hvor der findes et udbygget autostradasystem. Men sådan er vore hovedveje ikke — for slet ikke at tale om dem, der ikke er hovedveje, men almindelige veje; de er ikke egnede til hastighedsudfoldelse ved kørsel med 80 og 90 km's fart.

Lad os blot tænke os en almindelig overhalingssituation. For at overhale en bil, der kører 80 km, skal man op på 90—95 km's fart, og hvor nær er så ikke muligheden for kollision? Eller lad os tænke os en anden situation: der kører et par cyklister fredeligt forude; en bil kører forbi med en hastighed af 80 km eller derover — så skal der ikke meget til, f. eks. blot en lille uvilkårlig

bevægelse fra en af cyklisterne, og vi har den store ulykke.

Alt i alt ligger forholdet altså således — selvom man ikke gerne vil erkende det — at når man er oppe på disse høje hastigheder, har man i virkeligheden ikke sikkert herredømme over vognen, og risikoen for en skade er nærliggende. Alt det må man tage i betragtning og under sine overvejelser stille det overfor vort behov for fart. Jeg synes, der er grund til at tage fordomsfrit og forsigtigt på dette spørgsmål. Dertil kommer, at de virkelig fuldbyrdede ulykker jo kun er een side af billedet; der er også de mange ikke-indtrufne ulykker, hændelser, ved hvilke man har siddet med livet i hænderne, men hvor der af en aller anden mirakuløs grund ikke er sket noget.

Man kan endelig spørge, om det er sundt for befolkningen — navnlig for ungdommen — at indstille sig på en fart, der ligger op imod 100 km. Jeg vil slet ikke tale om det uanstændige, der foreligger, når man i københavnske gader ved attentid hører unge mennesker mishandle kvarterets beboere med støj fra deres motorcykler, når de kører med en fart af omkring 100 km. Det er ganske simpelt uanstændigt.

Den betragtning, at det ikke skulle være muligt at håndhæve en regel efter dansk ret, som gik ud på, både at man skal køre forsvarligt, og at man ikke må overskride den fastsatte hastighedsgrænse, deler jeg ikke. Det må være politiets og myndighedernes fejl og må skyldes mangel på autoritet i det danske retssystem, hvis en sådan regel ikke kan håndhæves — det ville være at kapitulere, at give op.

Jeg mener derfor, tiden er inde til at prøve på, om det ikke skulle være muligt at finde et middel til at bringe tallene i den uheldssvangre ulykkesstatistik på færdselsområdet ned, f. eks. ved at genindføre begrænset hastighed. Jeg ved godt, at der ikke kan skabes noget flertal for et sådant standpunkt på nuværende tidspunkt i denne sal, men jeg tror dog, man vil gøre sagen en tjeneste ved atter alvorligt at sætte dette problem under debat, og jeg vil derfor, på trods af min tidligere indstilling, ved den afstemning, som nu kommer, melde mig som tilhænger af de ændringsforslag, der er stillet af det ærede medlem hr. Vagn Bro og det ærede medlem hr. Heising.