

[A. G. Normann.]

vogn. Jeg synes, man skulle se at komme ind på en domspraksis, hvorefter man såvidt muligt ikke er smålig, men ser bort fra den slags detailspørgsmål, som man ellers kan hænge en bilist op på — og det kan man i mange tilfælde, hvis man gennemfører den façon — og placerer ansvaret hos den, der har skylden i den aktuelle ulykke, og ikke interesserer sig slet så meget for den anden.

Det ærede medlem hr. Johs. Christiansen pegede på lovforslagets § 37 og sagde, at ulykkerne formentlig ville blive færre, hvis kørslen holdtes indenfor en begrænset hastighed. Deri er jeg ganske enig med det ærede medlem og også med det ærede medlem hr. Vagn Bro, hvis man kunne gennemføre en begrænset hastighed, altså en nedsættelse af den faktiske hastighed, der køres med ude på landevejene; men det, vi taler om her, er bestemmelserne i en lov, og jeg synes, vi har så dyrekøbt og håndfast dokumentation for, at dette, at vi i loven har en hastighedsgrænse, endog en meget lav hastighedsgrænse, ikke får tilsvarende virkninger på den faktiske trafik, og det er min overbevisning, at hvis man sætter en hastighedsgrænse ved 80 km, vil denne virke direkte skadeligt. For det første vil politiet formentlig for at være på den sikre side give trafikanter, der kører over 80 km, en vis margin, og det vil sige, at den effektive hastighedsgrænse bliver på op mod 90, men selv 80 km i timen er en ganske uforvarlig hastighed på en meget stor del af de danske veje. For det andet vil mange mennesker sige: ja, men 80 km er tilladt ifølge loven, det opfattes som en forsvarlig hastighed, det har myndighederne fastslået, og så har vi regnet med, at vi kunne køre 80. Det er ligesom med rationeringer, der skal udnyttes. Det har en psykologisk virkning i retning af at få trafikanterne til at køre stærkere, end det er forsvarligt, og der er hundreder eller tusinder af lokale områder, hvor det danske vejnet er i en sådan stand, at en hastighed på 60—80 km pr. time er fuldstændig uforvarlig. Derfor mener jeg, at hvis man vil nå frem til en effektiv bekæmpelse af fejlene, så må man ind på en lovgivning med større personligt ansvar.

Vi ser da også, at det ærede medlem hr. Vagn Bro, der går så stærkt ind for en hastighedsgrænse, i og for sig ikke frem-

fører saglige argumenter; han går ikke i rette med de argumenter, den højtærede justitsminister og jeg for min beskedne part har fremsat mod de grunde, der kunne tale for en fiksering af hastighedsgrænsen. Det ærede medlem hr. Vagn Bro tilføjer så imidlertid, at i virkeligheden må målet være at komme ind på fri hastighed, og dermed må man sige, at den begrænsede hastighed, fast lovbestemmelse om begrænset hastighed, er opgivet af både guder og mennesker og det ærede medlem hr. Vagn Bro. Når målet må være det, ser jeg ikke rigtig, hvad vi skal tøve efter. Jeg kan ikke med den koncentration af færdslen, som det ærede medlem talte om, tro, at det ærede medlem vil få grund til at hævde, at det senere vil være mere bekvemt at gå væk fra den.

I anledning af det ærede medlems bemærkning om, at med koncentrationen af trafikken, med det stigende antal motorkøretøjer, skulle hastigheden nedsættes, vil jeg sige, at jeg ikke tror, at den teori kan holde. Jeg tror, det er en erhvervs sygdom hos politimestre at opfatte det sådan, at man kan bestemme i loven, hvilken hastighed befolkningen skal køre med, også i de store distrikter af landet, hvor det ikke kan kontrolleres af politiet.

I Amerika, hvor man kører med en gennemsnitshastighed, der ligger langt, langt over vor, og hvor man har en helt anderledes koncentration af køretøjer på de store landeveje med op til 4 eller 6 baner i hver retning, der praktisk talt alle er overfyldt, og hvor man kører med en hastighed på 80—100 km, har man efter de oplysninger, jeg har fået, større sikkerhed end her. Der sker, hvad jeg tror vil kunne bekræftes, et mindre antal ulykker til trods for den større hastighed og vældige koncentration, men det ligger naturligvis også i, at de derovre ikke har så mange cyklister og fodgængere og dårlige trafikanter, og at trafikken i sig selv er så farlig for dårlige trafikanter, at straffen kommer over dem øjeblikkelig ude i færdslen.

Så har jeg en enkelt bemærkning at gøre i anledning af, hvad dels den højtærede justitsminister, dels det ærede medlem frk. Helga Pedersen har sagt om kommunernes adgang til at begrænse tilgangen til vognmandsbranchen. Der skal meget stærke