

## [Reedtz-Thott.]

og på færdslen. Det kan næppe være til fordel for færdselssikkerheden. Imidlertid har jeg også forstået den højtærede justitsminister således i udvalget, at han egentlig er sindet i det væsentlige, hvis hans forslag gennemføres, at holde sig til de 50 km som det almindelige, således at dette ændringsforslag, så vidt jeg har forstået, efter ministerens mening ikke i praksis kommer til at betyde så forfærdelig stor forandring i forhold til det oprindelige forslag.

En anden svaghed ved denne individuelle afskiltning af gaderne er den vanskelighed, der gør sig gældende om natten, hvor det jo unægteligt er vanskeligere at se skiltene end om dagen. Endvidere er denne individuelle afskiltning formentlig en meget bekostelig fremgangsmåde, men vigtigere er det efter min mening, at det bliver vanskeligt at få loven overholdt, fordi folk simpelt hen ikke lægger mærke til, i hvilke gader de må køre 50 eller 40 km, i hvilke 60 km, men også, fordi det formentlig vil findes urimeligt, at trafikanterne under alle forhold kun må køre med en bestemt, forholdsvis lav maksimalhastighed. Det er nemlig således i dag, at trafikken i København ofte bevæger sig med en hastighed af over 50 km i timen, derfor vil det føles som en betydelig nedsættelse af den hastighed, der faktisk i øjeblikket køres med. Det vil betyde, at politiets rapportbøger vil blive overfyldt med efter min mening uvæsentlige forseelser. Forholdet mellem politiet og publikum vil på denne måde blive forringet, og det har jo egentlig i de senere år været overordentlig godt.

Jeg forestiller mig, at hvis denne generelle hastighedsgrænse indføres, vil vi komme tilbage til tilstandene, som de var i 30'erne, da vi havde en 60 km's grænse ude på landevejene, som heller aldrig blev overholdt, og hvor der ofte var tvivl om, hvorvidt den skulle kræves overholdt. Dette vil i praksis betyde, at mange — for ikke at sige alle — trafikanter før eller siden vil blive lovovertrædere, og derved vil der skabes en despekt for loven, som vi fra vor side i hvert fald meget nødig vil være med til at skabe.

Desuden er der et moment af største vægt, som jeg ved at den højtærede minister ikke har været tilbøjelig til at lægge

megen vægt på. Det er den økonomiske faktor, den økonomiske konsekvens af den generelle hastighedsbegrænsning, som ministeren ønsker. For mig er det en uomtvistelig kendsgerning, at hvis gennemsnitsfarten nedsættes, skal der flere biler og chauffører til for at klare den trafik, eller skal vi sige klare det arbejde, der i øjeblikket skal udrettes, og der skal formentlig flere gader til for at klare den samme trafik. At gennemsnitshastigheden vil blive nedsat, er der ikke tvivl om, idet der som før påpeget i øjeblikket ofte køres betydeligt hurtigere end 50 km i timen.

Det siges heroverfor, at langsommere kørsel giver en lettere og mere glidende afvikling af trafikken. Ja, i Erasmus Montanus' fædreland er det måske ikke overraskende, at der er folk, som tror, at langsommere fart egentlig betyder hurtigere trafik. Jeg hører imidlertid til de lægmænd, der nok mener, at en fartnedsættelse i Storkøbenhavn vil betyde en proportional forsinkelse, der vil koste by og borgere millioner årlig både i tid og investeringer, og jeg ser i adskillige publikationer i den senere tid, at jeg støttes i dette synspunkt af folk, der netop beskæftiger sig med trafik, såsom trafik- og motororganisationer. Og dette vil man altså gøre for de 2½ promilles skyld. Derfor går også det store flertal i det konservative folkeparti ind for, at punkt 1 i § 1 skal udgå. Vi vil således stemme for en bibeholdelse af de nugældende regler med samme motivering, som det ærede medlem frk. Helga Pedersen fremførte, nemlig at justitsministeren har beføjelse til at indføre hastighedsgrænser for visse områder i det omfang, hvori han finder det foreneligt med lovens § 57.

Ændringsforslag nr. 5 drejer sig om turistvogne. Det har været fremhævet, at disse vognes kvalitet bremsemæssigt og kørselmæssigt nu gør det rimeligt, at der tillades dem en højere hastighed end de 60 km, som gælder for øvrige lastbiler. Dette kan jeg tilslutte mig også af den grund, at en varieret hastighedsgrænse tjener til at forhindre den kødannelse og ophobning på landevejene, som notorisk er farlig, idet den giver anledning til lange overhalinger og al den slags, som er ulykkeskabende. I øvrigt er det vel nok et spørgsmål, om det ud fra et principielt synspunkt