

[Reedtz-Thott.]

Jeg anbefaler derfor at stemme imod den generelle hastighedsgrænse, at stemme for indførelse af 70 km's maksimalgrænse for turistvogne, at stemme for bestemmelsen om, at færdselsstriberne i fremtiden kun skal være vejledende, og stemme for reglen om de øgede forsikringssummer.

A. C. Normann: Jeg skal straks sige det, som jeg senere vil argumentere for: at det er min opfattelse, at vi vil komme til at angre det, hvis folketinget vedtager det forslag, den højtærede justitsminister har stillet vedrørende fartbegrænsning, at vedtagelsen vil medføre så mange ulemper, at det næppe vil blive nogen varig ordning, og at fartbegrænsningen i mellemtiden vil medføre en forvirring, som det bagefter vil tage lang tid at få bortskaftet. En fartbegrænsning vil efter min opfattelse føles som urimelig dér, hvor 50 km er for høj en hastighed, hvad det er et meget stort antal steder, f. eks. i halvdelen af gaderne i de store byer, og endvidere vil alle de uansvarlige elementer støtte deres tvivlsomme færdselsmoral på, at de jo ikke kørte stærkere, end det var tilladt. De vil juridisk have uret deri, men det er i den forbindelse ikke det afgørende. En skiltning med en fartgrænse er nu engang tilbøjelig til at virke således, at den ikke alene trækker farten ned til sig, men også trækker den langsommere fart op til sig. Jeg mener altså, at det f. eks. i København vil være farligt for sikkerheden at generalisere ved 50 km; det er alt for stærk en fart mange steder, og jeg vil i den forbindelse med den højtærede formands tilladelse citere et par linjer af, hvad politidirektøren har skrevet til udvalget om sit synspunkt netop i den retning. Politidirektøren skriver:

„Jeg nærer endvidere ængstelse for, at gennemførelsen af en skematisk regel vil virke pædagogisk uheldigt, idet mange motorførere utvivlsomt vil glemme den vigtige hovedregel om hastighed efter forholdene til fordel for skemareglen, og hvis

denne formodning skulle holde stik, vil det blive til skade for sikkerheden som helhed.“

Jeg tror, at politidirektøren i meget høj grad har ret i denne antagelse; det er en ting, som på lang sigt vil kunne beskadige selve færdselsmoralen.

En hovedulempe er det, at den nye fartfastsættelse, der kan kaldes en fartbegrænsning, men kan blive til en forøgelse, ikke lader sig kontrollere, i modsætning til den lokale hastighedsbegrænsning, som jeg har været tilhænger af. Så snart trafikanterne mærker, at en færdselsbestemmelse ikke længere kontrolleres — og det er nu en ting, som vort nuværende færdselspolitiet slet ikke kan klare — bryder ordenen sammen, og så opgiver politiet at hævde ordenen. Også i den henseende foreligger der i de oplysninger, der har ledsaget lovforslaget, udsagn fra de sagkyndige, der selv erkender, at de ikke vil være i stand til at kontrollere færdslen under hensyntagen til bestemmelserne i det foreliggende lovforslag.

Jeg synes, at vore erfaringer fra den tid, da vi havde en generel fartgrænse i byerne på 40 km, er for friske. Hverken politi eller trafikanter tog efterhånden, jeg kan næsten sige det ringeste hensyn til loven. Sådan går det, når en lov føles åbenbart urimelig, for medens 50 km mange steder er en ganske uforvarlig fart, er den det ikke i en række gader, som har karakter af gennemkørselsveje, altså gader, som fører den gennemgående færdsel fra bydel til bydel eller måske fører den langtgående trafik igennem en by, ofte gader af større bredde, eventuelt med flere kørebane, eventuelt facadeløse gader, der går langs med parker, langs med stranden, langs med jernbane eller med så stor en afstand fra kørebane til bebyggelse, at oversigten er særlig god. Til den kategori hører vel som oftest de store byers udfaldsveje.

Vi har i udvalget spurgt den højtærede justitsminister, om han, hvis hans forslag nu skulle blive fremmet, vil gøre mange