

[Tholstrup.]

på 1,86 eller, hvis man nøjes med én decimal, 1,9. Denne frifindelsesdom er ikke blevet indanket, formodentlig fordi man har erfaring for, at landsretten ikke omstøder kendelser på grundlag af lignende høje promiller. Nu er det ikke, fordi jeg vil anbefale den højtærede minister at foranledige, at denne sag indankes nu, men det ville være sundt, om man fik slået fast, at for milde domme vedrørende alkohol i blodet hos bilister i fremtiden vil blive indanket, således at det kan virke præventivt. Det er muligt, at manden i dette enkelte tilfælde ikke har forvoldt skade, at man altså kan sige, at han slap helskindet hjem, uden at der skete noget, og det er derfor, man har frifundet ham, men det er ikke tilstrækkeligt. Alle, der sætter sig bag rattet i en bil efter at have nydt for meget spiritus, tror, at de kan klare det. Det, det drejer sig om, er at få slået fast, at man ikke kan nyde spiritus i noget videre omfang, inden man kører bil.

Nu vil man altså sætte skilte op med maksimalhastigheder, som rammer noget helt andet end det, der i virkeligheden er galt. Der står i aviserne, at man ønsker på Strandvejen at opsætte skilte med angivelse af maksimalhastighed på strækningen fra Tårnbæk til Hørsholm i nordre birk, og samtidig kommer der ønsker fra Helsingør politikreds om opsætning af skilte på strækningen fra Hørsholm til Helsingør, d. v. s. praktisk taget hele vejen, i hvert fald i alt 30-35 km af den 40 km lange vej.

Hvis man nu sætter en hastighedsgrænse af 50 km på Strandvejen — jeg håber dog, at man, hvis det skal ske, holder sig til de 60 km, som er den hastighed, der køres med på Strandvejen, den færdselsrytme, som er naturlig — vil man opleve, at farten i de fleste tilfælde går helt ned til omkring 35 km. Man vil få en sammenklumpet kørsel, hvor rutebilerne fører an og en lang hale af biler må holde stille bag dem, hver gang de holder stille, og således går det langsomt op gennem landskabet. Til en sådan hastighedsgrænse

er vejen for smal. Man har netop i disse dage drøftet denne vejs bredde og fundet, at den ikke behøver at udvides, men det er, fordi der er en passende færdselsrytme, som gør, at vejen er nogenlunde fri på alle ugens hverdage — jeg ser bort fra lørdag eftermiddag og søndag, da man har almindelig promenadekørsel. Det skulle ikke være nødvendigt at indrette bestemmelserne efter dette særlige forhold; det er dog de seks hverdage, der tæller mest.

Så er der afstriberingen. Færdselsloven giver mulighed for at lave afstriberinger for at vejlede folk, for at sige: her kommer en bakke, eller: her kommer et sving; men det lader til, at disse færdselsstriber udføres af en eller anden malermester, som får meterbetaling, for de fortsætter, når svinget er overstået, og begynder alt for længe inden svinget, så hvis man skulle holde sig bekendtgørelsen efterrettelig, ville man næsten ikke kunne overhale på hele den lange strækning. Bekendtgørelsen er efter min mening ikke i overensstemmelse med loven, i hvert fald ikke således som færdselsstriberne bliver malet, for i loven står der, at man ikke må overhale på bakketop og ved uoverskuelige sving. Til vejledning her har man altså malet færdselsstriber, men i praksis er man så glad for malerpenslen, at man fortsætter, så hele vejen bliver afstribet.

Jeg har forstået politimesteren i Køge, det ærede medlem hr. Vagn Bro, således, at nede på Køgevejen vil man lave hastighedsbegrænsning over en strækning på 10 km, nemlig 3½ km syd for Køge og 6½ km nord for Køge. Hvis man gør det rundt omkring ved landets byer, bliver der ikke mange steder tilbage, hvor der er fri hastighed. Jeg har endvidere forstået på det ærede medlem, at han også vil have sat skilte op i selve byen om hastighedsbegrænsning til 40 km. Nu er der ingen, der drømmer om at køre med en hastighed af over 40 km i den gamle del af Køge by, så at sætte skilte op dér, således som jeg forstod det ærede medlem også gerne ville have gjort det her i København, er at smide pengene ud ad vin-