

[Reedtz-Thott.]

blevet vendt mod hastighedsbegrænsningen.

Det er min overbevisning, at vi derved er kommet ind på et vildspor. Ja men med faldende kørselshastighed falder chancen for alvorlige ulykker, siger man. Rigtigt — logisk ville der ingen ulykker ske, hvis vi alle holdt stille. Men det er ikke stilstand, vi skal give regler for, det er færdsel, og det er en færdsel, der af hensyn til samfundet og livet i det hele taget — med den form, det nu om dage har — må finde sted og må finde sted i en takt, som også skal tilgodese andre forhold end den absolutte sikkerhed. Vor opgave er at få hastighedsbegrebet indpasset i den større helhed, som hedder dagliglivets og trafikken tarv. Her bliver hastigheden en afgørende økonomisk faktor, der må stå i omvendt forhold til vore vejjudgifter og erhvervslivets udnyttelsesmulighed af det kørende materiel. Halvt så hurtigt — dobbelt så dyrt. Men hastigheden er overhovedet ikke nogen entydig størrelse. Det, der er rigtigt om dagen, er forkert om natten. Det, der er stærk fart i tåge, er langsomt i solskin. Det, der er risikabelt i snevejr, er fuldstændig sikkert i tørt føre. Den fart, der er betryggende for en kyndig og vågen automobilist, er risikabel og letsindig for en uøvet, en træt, en usikker bilist. Det, der kan gå med en moderne kvalitetsvogn, kan være dødsensfarligt med et ældre køretøj, der ikke er i orden.

Derfor er det helt ulogisk og uden for al sund fornuft at lægge en hastighedsgrænse fast, der gælder for alle bilister til enhver tid. Jeg ved godt, at man heroverfor vil anføre, at sådan er det ikke ment. Færdselslovens almindelige bestemmelser om en hastighed afpasset efter forholdene gælder stadig væk. Man ansætter kun en maksimalgrænse for denne tilpasning. Sådan bliver det imidlertid ikke forstået. Maksimum 80 km i timen betyder for de fleste, at 80 km i timen er forsvarligt. Ved at sætte et skilt op med et tal på stiller man ikke den enkelte bilist over for kravet om at tænke selv. Man værner ham til at blive en slave af andre folks ræsonnementer og opdrager også på denne måde bilfolket til uansvarlighed og uselvstændighed; og det er det modsatte af det, som må være det

eneste mål med egentlig færdselsopdragelse, nemlig at den enkelte bilist helt og fuldt får ansvaret for sin egen kørsel og derved alene får mulighed for at vænne sig til at gøre det rigtige i den givne situation. Som eksempel kan nævnes færdselsstriberne. Gang på gang siger bilisten til sig selv: hvor den fuldt optrukne linje ikke findes på min side af vejbanen, kan jeg overhale. Dette er naturligvis lige så galt som at køre 80 km i timen i uoverskueligt terræn eller i glat føre. Derfor er jeg imod generelle hastighedsbegrænsninger selv af midlertidig karakter.

Dette lovforslag sigter på at klare den særlig store trafik, der kommer frem i påsken og pinsen, hvor trafikken i intensitet nærmer sig den, vi har til hverdag i Københavns omegn, eller som vi kender i udlandet, hvor der i hvert fald i store områder er flere biler pr. vejkilometer, end vi har her. Logisk må en bestemmelse af denne art føre til, at disse bestemmelser bliver generelle hele året, hvis vi f. eks. om to år til hverdag har lige så mange biler på vejene, som vi i år har i påsken og pinsen. Men det er ikke den vej, vi skal frem, vi burde snarere rette vor opmærksomhed mod trafikanternes forsyndelser på andre områder end fartens: sådanne, der har med pludselige ændringer af færdselsretningen, pludselige ændringer af farten at gøre, parkering på vejene, de enkelte motor kørendes egnethed til at køre bil o. s. v. Vi er inde på et vildspor, når vi sætter vor reformlovgivning ind alene over for farten. Den er ikke så væsentlig som de andre faktorer. Ved at sætte ind mod farten sætter vi ind mod hele begrundelsen for at køre i bil, nemlig den at kunne komme forholdsvis hurtigt fra et sted til et andet ad landevejene. Ellers kunne vi lige så godt køre med hest og vogn; så skete der færre ulykker.

En anden grund til, at jeg vender mig mod dette eksperiment, er hele den forsøgsmentalitet, som ligger heri. Egentlig er det et grumme makabert forsøg, dette at ville tælle de tabte menneskeliv op og ud fra dette afgøre, hvordan man skulle forholde sig. Man kan ikke komme til et resultat på denne måde, for forholdene vil ikke være ens fra dag til dag, fra højtid til højtid. Man kan ikke udlæse et logisk