

[Reedtz-Thott.]

resultat af et sådant forsøg, fordi der indgår så mange faktorer i trafikken sikre afvikling. Vi ved jo på forhånd, at sætter man farten ned til et minimum, så vil der ske et minimum af dødsulykker. Dertil behøver vi intet forsøg. Den store propaganda i forbindelse med dette er gavnlige, men vil fortælle billedet. Også mange sagkyndige er uenige i denne foranstaltning. Det fremgår bl. a. af artikler i dagspressen; sidst i dag så jeg, at KDAKs generalsekretær sammen med andre erfarne bilfolk havde fremhævet forsøgets usikre karakter.

Endnu et argument, som jeg fremdrog sidste gang: de få, der med djævelens vold og magt vil køre for hurtigt efter forholdene, får man ikke standset ved at sætte et skilt op eller ved at indføre en generel hastighedsbegrænsning. De kan kun standses af politiet eller ved en ulykke. Desværre kun. For dem betyder hastighedsbegrænsningen, den lovligt indførte, ingenting.

Jeg mener derfor, at vi ved denne lovgivning indfører forkerte regler for 95 pct. af de motorkørende — og regler, der ikke har nogen relevans for de sidste 5 pct. Vi burde sætte vore kræfter ind på en lovgivning, der på enhver måde fremmede den enkelte motorførers fornemmelse af det egne, fulde ansvar for egne handlinger på vejen. Ikke kadaverdisciplin, men færdselskultur, underbygget af kontrol med det kørende materiel, de kørendes kvalifikationer. Dertil en udbygning af vort vejnet, som kunne overflødig gøre de mange skilte, og en gradvis udvidelse af vort færdselspolitikors med det formål at bremse de virkelig uansvarlige i stedet for at finde de få ansvarlige, der måske kommer til at overskride en fartbegrænsning på en tør solskinsdag med liden trafik, hvor man lige så vel kan køre 80 km som 100 km uden risiko.

Hvis vi altså stemmer for dette lovforslag, går vi med til et makabert forsøg, ud af hvilket intet resultat kan læses. Hvordan det end spænder af, vil det altid blive skridt i retning af faste generelle hastighedsgrænser, som altid — hvis de skal have logik — må ansættes efter de dårligste bilister i de ringeste biler. Derved hindrer vi trafikken afvikling, gør vejene ufremkommelige, nedbryder den enkeltes ansvarsfølelse som individuel bilist og tvinger

politiet til at spille tiden med at forfølge småsyndere mod fartgrænsen. Vi fremmer den almindelige foragt for loven og lovgiverne. 80 km i timen er langsommere i dag med vore biler og veje, end 60 km i timen var før krigen, hvor alle anså denne hastighedsgrænse for latterlig.

Lad os advare folk mod fartens farer, lad os drive propaganda, og lad os øve kontrol, men lad os slippe for et absolut tal, der aldrig kan være rigtigt. Jeg beder følgelig om, at man vil stemme nej til de to ændringsforslag og derefter ved tredje behandling nej til selve lovforslaget for dermed igen at placere færdselsloven på loikkens grund, hvor den først blev lagt i 1955, og hvor flertallet af dette ting på trods af den højtærede justitsministers ønske så nogenlunde lod den ligge i 1958, trods den uheldige ændring, der medførte den nuværende skov af fartskilte. For færdselskulturens, for ansvarsbevidsthedens og for trafikken skyld: stem nej igen i dag!

Justitsministeren (Hans Hækkerup): Under hensyn til det fremrykkede tidspunkt skal jeg gøre et hæderligt forsøg på at fatte mig i korthed. Må jeg indledningsvis takke udvalgsflertallet for tilslutningen til det af mig stillede ændringsforslag.

Dernæst vil jeg sige, at jeg er nødt til mellem anden og tredje behandling at stille endnu et ændringsforslag, som udspringer af reglen i grundlovens § 42, stk. 2. Det er af rent formel karakter, men skal sikre, at loven kan træde i kraft så betids, at vi kan iværksætte første forsøg fra og med onsdag i næste uge. Jeg nævner det blot for en ordens skyld; jeg går ud fra, at man i et kort udvalgs møde kan enes om at fremme dette ændringsforslag.

Det ærede medlem hr. Victor Gram fremhævede nødvendigheden af, at færdselspolitiet blev udvidet. Det spørgsmål diskuterede vi ved lovforslagets første behandling, og mit indtryk var, at man fra alle sider var enig om, at en udvidelse af politistyrken, herunder også færdselspolitiet, var påkrævet. Jeg havde egentlig gerne set, at man havde nævnt det i betænkningen, for jeg burde vel egentlig have gjort opmærksom på det. Det virkede vist stærkere, hvis det stod i betænkningen, end hvis det blot blev sagt i tinget af ordførerne.