

## [Justitsministeren.]

følge de internationale regler på dette område.

I forbindelse med hastighedsreglen var det ærede medlem hr. From ligesom andre ærede talere inde på, hvilken betydning det har for trafikulykkerne, at hastigheden sættes op, en betragtning, der også er blevet gjort gældende i debatten udenfor dette høje ting. Det er vel rigtigt, at den større hastighed kan have en farlig indvirkning på ulykkesstatistikken, men jeg synes dog, man i denne forbindelse kan fremdrage et par tal fra statistisk departements oplysninger. Departementet har udarbejdet en oversigt over færdselsuheldenes hovedårsager, og ifølge denne er der i foråret 1950 sket 10 811 uheld, som automobiler m. v. var årsag til, og 1 479 tilfælde, som motorcykler var årsag til, men kun i henholdsvis 392 og 135 tilfælde var hovedårsagen den, at der var kørt for hurtigt efter forholdene. Det synes jeg man skal have i erindring, når det fremhæves, at ophævelsen af hastighedsgrænsen vil indvirke på ulykkesstatistikken.

Jeg er enig i den betragtning, at det i og for sig kan synes irrationelt at have en hastighedsgrænse for de tunge vogne, således som det er foreslået i dette lovforslag. Jeg tror ikke, jeg kan give anden begrundelse derfor end den, jeg har fremhævet i bemærkningerne, nemlig, at der nu engang gør sig særlige forhold gældende for denne type motorkøretøjer. Disse særlige forhold har man også taget til følge i alle andre lande, hvor der gælder nedsatte hastighedsregler for de store tunge vogntyper. Jeg kan også anføre den betragtning, at forsåvidt angår de vogntyper, for hvilke man skal fastlægge en køreplan, rutebiler, omnibusser m. v., har det betydning, at man har en hastighedsgrænse, som kan tages i betragtning ved køreplanens tilrettelæggelse.

Den graduering, jeg har foreslået vedrørende de forskellige hastighedsgrænser, er, som det ærede medlem hr. From fremhævede, fra min side tænkt som et forhandlingsgrundlag. Det forekom også mig, da jeg så færdselsudvalgets indstilling, at denne graduering måske var blevet noget for detaljeret, men da på den anden side denne indstilling er udføret af teknikere, af folk, der har forstand på bremsedimensioner og andre tekniske ting, syntes jeg, det var det rigtigste at fremsætte forslaget, som det var,

og så kunne vi tale nærmere om det i udvalget.

Om den gensidige hjælpsomhed, som det ærede medlem hr. From tilsidst efterlyste i et lille hjertesuk, skal jeg kun bemærke, at jeg ganske deler det ærede medlems betragtning. Det, vi skal ind på, er jo sådan set en mentalitetsændring, nemlig den, at vi i dette land skal lære i højere grad at køre efter reglen: Vis hensyn, end efter reglen: Jeg har ret.

Det ærede medlem hr. Poul Claussen fremsatte nogle betragtninger vedrørende forslaget § 2, stk. 6, der går ud på, at man ved visse særlige vejstrækninger kan påbyde en særlig grænse for kørehastigheden, og det ærede medlem bemærkede, at efter hans skøn var de gældende regler sikkert ikke tidssvarende. Jeg er ganske enig i, at de gældende hastighedsregler, der er fastsat i forskellige situationer i de forskellige byer og landsbyer, sikkert trænger til en revision. De er nok påbudt under hensyn til den i den gældende lov i almindelighed omtalte hastighedsgrænse. Ved vurderingen af den foreslåede § 2, stk. 6, må man have i erindring, at det, der sker, er, at den legale grænse på 40 km for al bymæssig bebyggelse, som gælder i øjeblikket, ophæves, og tanken var, at man herefter skulle træffe særlige bestemmelser for visse strækninger på hovedveje, landeveje og landevejsgader m. v., men jeg må på den anden side fremhæve, at det var min tanke, at man ikke uden videre skulle overlade det til lokalt fogodtbeholdende, hvorledes denne grænse skulle fastsættes. Jeg havde tænkt mig, at vi i udvalget skulle tale nærmere om, hvordan man mest hensigtsmæssigt kunne opnå ensartede regler indenfor den ramme, som § 2, stk. 6, foreslår. Den bemærkning, som det ærede medlem hr. Poul Claussen fremsatte vedrørende § 2, stk. 5 a, om en særlig grænse for motorkøretøjer, „hvis største vægt med fuld last overstiger 3 500 kg“, tror jeg, jeg kan supplere med, at dette ordvalg må skyldes lovteknikken fra motorloven af 1932 og vist også fra motorloven af 1927.

Det ærede medlem hr. Tholstrup fremsatte en række betragtninger over forhold, der burde ændres eller kunne tænkes ændret i forbindelse med den revision, som jeg nu foreslår. Det ligger sådan, som jeg har bemærket i motiverne til lovforslaget, at færdselsudvalgets arbejde ikke er afsluttet, og de fleste