

## [Justitsministeren.]

nes vedkommende er tale om nogen stigning. Forsåvidt angår hastigheder over 80 km i timen, er den relative stigning større end for hastigheder mellem 60 og 80. Men her må man igen tage i betragtning, at de absolutte tal er meget små, og at der, således som statistisk departement også har givet udtryk for, af denne grund må udvises stor varsomhed ved anvendelsen af tallene.

For i højere grad at få overblik over stigningen i antallet af færdselsulykker, herunder også den eventuelle virkning af ophævelsen af hastighedsgrænsen, har jeg for årene 1950—54 foretaget en sammenligning mellem på den ene side antallet af dræbte, alvorligt tilskadekomne og lettere tilskadekomne og på den anden side antallet af indregistrerede motorkøretøjer. For at kunne sammenligne de foreliggende tal fra 1954 med de øvrige år har jeg holdt mig til hvert års første halvår. Jeg skal ikke trætte det høje ting med de absolutte tal, men nøjes med kort at gengive de procentvise stigninger. Lægger vi antallet af indregistrerede motorkøretøjer, herunder traktorer, ved udgangen af 1950 til grund, viser det sig, at antallet ved udgangen af 1953 er steget i forholdet 100:159,6. Stiller man heroverfor først antallet af dræbte i første halvår 1950, sammenholdt med første halvår 1954, er forholdet 100:161,2, for alvorligt tilskadekomne 100:150,0 og lettere tilskadekomne 100:131,9. Det viser sig således, at antallet af færdselsulykker med personskade ikke er steget i takt med motorparkens udvidelse. Kun forsåvidt angår dræbte, er der en svag procentvis stigning. Man må imidlertid tage i betragtning, at medens vi har tallene for færdselsulykkerne i første halvår 1954, har vi kun tallet for indregistrerede motorkøretøjer ved udgangen af 1953. Sammenligningen tager således ikke hensyn til stigningen i motorparken i første halvår af 1954, og de tal, der her kommer på tale, er givetvis ret betydelige. Tallene for import af motorkøretøjer i denne periode tyder på en stigning på omkring 50 000 køretøjer. Hertil kommer, at hensyn ikke er taget til det stærkt stigende antal udenlandske køretøjer, der kører her i landet.

Konklusionen af de statistiske undersøgelser, der er foretaget, må efter min mening blive den, at vi ikke har tilstrække-

lige holdepunkter for, at hastighedsgrænsens bortfald har ført til en stigning i antallet af alvorlige færdselsulykker, og det må efter min opfattelse tillægges en ikke ringe vægt, når man diskuterer spørgsmålet om, hvorvidt vi allerede nu skulle ændre bestemmelsen herom. Hertil vil jeg yderligere føje den betragtning, at hvis man vil reducere antallet af færdselsulykker gennem fastsættelse af en maksimalhastighed, så tror jeg, at det vil blive nødvendigt at fastsætte denne så lavt, at i virkeligheden ingen tør tage ansvaret for at stille forslag herom. En 80 kms grænse vil efter min bedste overbevisning i hvert fald være nytteløs i denne relation.

Det andet problem, der træder i forgrunden, når man skal diskutere en ny færdselslov, er problemet om, hvorvidt der bør indføres fuldt stop før indkørsel på hovedvej. Jeg har personlig været tilhænger af en sådan ordning, og de argumenter, der kan anføres til støtte herfor, er — synes jeg — ikke uden vægt. Man opnår en klar regel, som ikke overlader spørgsmålet om, hvorvidt der skal standses før indkørsel på hovedvej, til de enkelte trafikanter.

Forinden jeg begrundet den løsning af spørgsmålet, som indeholdes i lovforslaget, vil jeg gerne for at afværge misforståelse fremhæve, at fuldt stop må forstås bogstaveligt, d. v. s. at køretøjet skal bringes helt til standsning. Jeg nævner dette, fordi det har været nævnt i pressen, at man i USA forstod fuldt stop således, at man efter omstændighederne kunne glide ganske langsomt ud på hovedvej uden forinden at standse helt, og det blev gjort gældende, at en lignende fortolkning kunne anlægges herhjemme. En sådan fortolkning er hverken rigtig eller hensigtsmæssig. Den fører til, at det henskydes til de kørendes skøn, hvorledes indkørsel på hovedvej kan ske, og jeg kan ikke se rettere, end at grænsen mellem denne ordning og det almindelige påbud om at nedsætte farten og om fornødent at holde tilbage i alle tilfælde ved udkørsel på hovedvej bliver hårfin.

Når jeg imidlertid er vejet tilbage for at stille forslag om fuldt stop overalt, skyldes det bl. a., at en sådan ordning vil medføre vanskeligheder i mange byer. Jeg kan i denne forbindelse henvisne til de erfaringer, der er indhøstet, siden bestemmelserne i