

[Justitsministeren.]

gjorde gældende, at der ad veje med gennemgående trafik blev kørt uforvarsligt hurtigt gennem bymæssigt bebyggede områder, navnlig i disses yderdistrikter. Uanset at man ikke kunne afvise, at der blev kørt for hurtigt efter forholdene på sådanne strækninger, havde justitsministeriet efter den dagældende § 57, stk. 4, i færdselsloven ikke hjemmel til at inødekomme ønsket om en hastighedsbegrænsning, medmindre der forelå særlige forhold, der gjorde det påkrævet over for de kørende at tilkendegive, at en nedsættelse af hastigheden var nødvendig.

På denne baggrund gennemførtes der ved lov nr. 122 af 12. april 1957 en ændring af færdselslovens § 57, stk. 4, hvorefter bestemmelse om hastighedsbegrænsning træffes, dels hvor særlige omstændigheder tilsiger det, dels hvor der erfaringsmæssigt køres med en efter forholdene for stor hastighed.

Som der nærmere redegøres for i bemærkningerne til det lovforslag, der nu fremsættes, er der i tiden siden 1957 fastsat hastighedsbegrænsning på 50 km i timen i en række byer.

Det har endnu ikke kunnet konstateres, hvilken virkning disse hastighedsbegrænsninger har haft.

Derimod fremgår det af foreliggende statistiske oplysninger, at der i de — forholdsvis få — byer, hvor der før 1957 var indført hastighedsgrænse, er sket en ikke uvæsentlig nedgang i antallet af færdselsulykker.

Baggrunden for det nu fremsatte lovforslag er dog i første række erfaringerne fra vore nærmeste nabolande, Sverige og Vesttyskland. I disse lande gennemførtes der i henholdsvis 1955 og 1957 en hastighedsgrænse på 50 km i timen for tæt bebyggede områder. De foreliggende oplysninger, som omtales i bemærkningerne til forslaget, tyder på, at det gennem en sådan hastighedsbegrænsning er muligt at opnå en væsentlig nedgang i færdselsulykkernes antal og — ikke mindst — en begrænsning i deres omfang.

Hertil kommer, at en hastighedsbegrænsning på 50 km i timen næppe vil medføre nogen nævneværdig forsinkelse og — efter svenske erfaringer — formentlig vil gøre trafikken gennem de pågældende områder mere jævn og glidende, idet man i nogen

grad undgår overhalinger fra trafikanter, som ikke vil tilpasse sig trafikken normale tempo.

Med hensyn til veje, hvor en hastighedsgrænse på 50 km vil medføre vanskeligheder for afvikling af trafikken, agter justitsministeriet at benytte sig af den i forslaget indeholdte adgang til at fravige den almindelige grænse, forudsat naturligvis at det efter vejens karakter findes forsvarligt.

Da det undertiden vil kunne være tvivlsomt, om en bebyggelse kan betegnes som et „tæt bebygget område“, foreslås det, at hastighedsbegrænsningen skal være tilkendegivet ved afmærkning.

Jeg finder det vigtigt at fremhæve, at den foreslåede regel er en tillægsbestemmelse til de allerede gældende hastighedsregler i færdselsloven. Grundbestemmelserne vedrørende kørehastighed skal stadig være reglerne i færdselslovens § 35, stk. 1 og 2, hvorefter hastigheden til enhver tid skal være afpasset efter forholdene med særligt hensyn til andres sikkerhed, og hvorefter det påhviler føreren at holde en *efter forholdene* passende lav hastighed i tættere bebygget område, ved vejkryds, i vejsving o. s. v. Det vil således også efter lovforslagets eventuelle gennemførelse ofte være i strid med færdselsloven at køre med en hastighed af 50 km i timen i tæt bebyggede områder.

Jeg skal dernæst knytte nogle få bemærkninger til forslagets bestemmelser om erstatningsansvar og ansvarsforsikring.

Baggrunden for justitsministeriets overvejelser af disse spørgsmål har været den betænkning, som blev afgivet i 1957 af et af ministeriets nedsat udvalg, som har samarbejdet med tilsvarende udvalg i de andre nordiske lande. Der er redegjort for betænkningens hovedpunkter i lovforslagets bemærkninger, hvortil jeg tillader mig at henviser. Som det fremgår heraf, har ministeriet ikke ment at kunne tiltræde den principielle omlægning af ansvars- og forsikringsordningen, som betænkningen går ind for.

Derimod har ministeriet fundet anledning til at søge enkelte ændringer i de nævnte regler gennemført.

Den vigtigste af disse ændringer er forhøjelsen af forsikringssummerne i den lovpligtige ansvarsforsikring. Efter de nugældende regler skal der tegnes en ansvarsfor-