

## [Fuglsang.]

Ligesom foregående ordførere finder også jeg noget unaturligt og ulogisk i forslaget om at lægge Hvidovre og Amager sammen i én kreds. Jeg forstår godt, at det er den befolkningsmæssige størrelse, der har spillet ind, men alligevel vil jeg mene, at det er en af de ting, man bør se på i det kommende udvalg, og så må man vel tillige have for øje, at det netop her drejer sig om områder i stærk udvikling, en udvikling, som man også må tage med ind i billedet, inden man endeligt fastsætter kredsens størrelse og omfang.

**Justitsministeren (Hans Hækkerup):** Jeg takker for den relative velvilje, der har mødt lovforslaget. Jeg er klar over, at vi i udvalget må drøfte både de principielle spørgsmål, der er rejst, navnlig af mit partis ordfører (Edel Saunte) og af venstres ordfører (Vagn Bro).

Personlig anser jeg det for rigtigt, at man foretager denne deling, således at Københavns omegn politikredsmæssigt behandles på samme måde som det øvrige land, og jeg vil være meget betænkelig ved en yderligere centralisering — den tanke, jeg forstod de to ærede ordførere gerne ville drøfte i udvalget. Det er klart, at vi må tale om det ligesom også om de enkeltheder, der i øvrigt blev nævnt af de ærede ordførere: placeringen af Hvidovre-Amager o. s. v.; alt det er ting, vi må drøfte, men princippet i lovforslaget mener jeg er rigtigt.

Hermed sluttede forhandlingen.

*Lovforslagets overgang til anden behandling vedtoges uden afstemning.*

**Edel Saunte:** Jeg foreslår, at lovforslaget henvises til et udvalg på 17 medlemmer.

Uden forhandling eller afstemning vedtoges dette forslag.

Den sidste sag på dagsordenen var:

*Første behandling af forslag til lov om ændring i færdselsloven.*

(Lovforslaget findes i tillæg A. sp. 1603, fremsættelsen i tidenden sp. 2037).

Lovforslaget sattes til forhandling.

**Peter Ravn:** Til indledning vil jeg sige, at de bemærkninger, jeg her fremsætter om hastighedsgrænsen, ikke er udtryk for en enig opfattelse i mit parti. Der findes dér — som formentlig i alle partier — forskellige meninger om dette spørgsmål, og jeg tror også, at nogle vil tage ordet i denne debat og give udtryk for en anden opfattelse end den, jeg repræsenterer.

Lovforslaget indeholder to ændringer i den gældende færdselslov. Der foreslås en almindelig hastighedsbegrænsning, hvorefter hastigheden ikke må overstige 50 km i timen i tæt bebyggede områder, og der foreslås en forhøjelse af forsikringssummerne i den lovpligtige ansvarsforsikring.

Spørgsmålet om motorkøretøjers hastighed har jo i de senere år gentagne gange været drøftet i det høje ting. Ved gennemførelsen af færdselsloven af 1953 gik man principielt over til, ikke fri hastighed eller fri fart, som det ofte siges, men til en hastighed afpasset efter forholdene. Da der imidlertid fra en række kommuner blev rejst krav om en hastighedsgrænse inden for kommunerne, blev loven ændret i 1957, således at en hastighedsgrænse kunne fastsættes, hvor forholdene og erfaringerne talte derfor. I henhold til denne bestemmelse er der fastsat en hastighedsgrænse på 50 km i timen i en række byer.

Hvis det foreliggende lovforslag vedtages, tager vi, om jeg så må sige, det tredje skridt på vejen og gennemfører en generel hastighedsgrænse for al kørsel i tæt bebyggede områder. Det kan ikke bestrides, at bag de sidste ændringer i færdselsloven lå et stort og omfattende udvalgsarbejde, og der blev i det høje ting ført en indgående debat om alle de spørgsmål, der knytter sig til færdsel og trafik. Jeg tror derfor, det kan blive vanskeligt at finde en argumentation, som ikke allerede er blevet fremført — det gælder såvel for som imod den fri hastighed.

Under den diskussion, der blev ført, vel særlig mellem den højtærede justitsminister og det ærede medlem hr. Vagn Bro, sagde justitsministeren, at hvis lovens bestemmelse ikke skulle vise sig at være tilstrækkelig til at nedbringe ulykkestallet, måtte vi alle være forpligtet til at yde vor