

[Peter Ravn.]

medvirken for at bringe tallene ned. Det foreliggende lovforslag kan vel i nogen grad tages som en konsekvens af denne udtalelse. Der er nu tilvejebragt et vist erfaringsmateriale, som først og fremmest viser, at vi ikke har opnået den nedgang i ulykkernes antal, som var håbet og forventet. Dernæst — og det er måske det væsentlige i denne forbindelse — har erfaringerne, ikke mindst fra andre lande, vist, at en fartbegrænsning gennem bebyggede områder virkelig har betydet en nedsættelse af ulykkernes antal.

I bemærkningerne til lovforslaget findes en statistik fra Sverige, og ifølge den er antallet af dræbte i trafikken i tæt bebyggede områder, hvor en hastighedsgrænse er blevet gennemført, gået ned fra 560 til 453 i løbet af 1½ år — en nedgang på 19 pct. En sammenligning mellem ulykkestallene i kalenderårene 1954 og 1956 viser, at antallet af dræbte er gået ned fra 368 til 245, svarende til en nedgang på 33 pct. Dette er sket, samtidig med at ulykkerne i andre områder har været stigende, selvfølgelig på grund af den større trafik.

Akkurat det samme viser tallene fra Vesttyskland. Efter gennemførelsen af en begrænset hastighed i tæt bebyggede områder er antallet af ulykker gået ned for tilskadekomne med 11,9 pct. og for dræbte med 17,4 pct.

Ud over disse tal fra udlandet findes der efterhånden også lidt materiale herhjemme fra. I min hjemby, Kolding, blev der den 4. august 1956 på hovedvejene 1 og 10 gennemført en hastighedsbegrænsning på 50 km. Politiet har optaget en journal, der giver tallene 1 år før og 1 år efter hastighedsbegrænsningens gennemførelse. Denne statistik siger, at antallet af uheld før fartbegrænsningens gennemførelse var 96, efter dens gennemførelse var det 64. Antallet af dræbte var før nedsættelsen af hastighedsgrænsen 2, efter 0. Kvæstede var før 41, efter 22. Større materielle skader var før gennemførelsen af hastighedsbegrænsningen 9, efter begrænsningen 3. For mindre skader var tallene henholdsvis 85 og 60. Det vil i gennemsnit sige en nedgang i alle ulykker på 30 pct.

Det er måske også værd lige at nævne,

at sygehuset har optaget en statistik helt uafhængig af politiet, og for de kvæstedes vedkommende er sygehuset nået til praktisk talt det samme resultat som politiet.

Selv om disse tal er fra et meget begrænset tidsrum og tallene er små — vel også så små, at man ikke kan bygge alt for meget på dem — så tror jeg, det er det samme billede, der tegner sig fra alle de steder, hvor fartbegrænsning er gennemført. Hvis man tager brovejen ved Middelfart, var der før fartbegrænsningen 23 uheld, 11 kvæstede og 2 dræbte. Der var, efter at fartbegrænsningen var gennemført, 14 uheld, 8 kvæstede og 0 dræbte. Jeg tror, at tilsvarende tal kunne fremføres for Køges vedkommende, hvor der også har været en stærk nedgang i trafikuheldene, efter at fartbegrænsningen er gennemført.

Jeg synes, det er tal, der taler et stærkt sprog, som må gå ind i overvejelserne, når vi her skal træffe afgørelse om disse forhold.

Men foruden dette statistiske materiale er der efter min mening endnu et par ting, der taler for en nedsættelse af hastigheden i tæt bebyggede områder. Det er givet, at en fart afpasset efter forholdene må hvile på et skøn, og det har jo vist sig, at det kan være forfærdelig svært at udøve dette skøn og finde frem til, hvad der er det rette. De henvendelser, der foreligger fra kommuner om fartbegrænsning gennem deres områder, viser, at synet er forskelligt, efter som skønnet udøves fra førerruden i et automobil eller det er byens beboere, der udøver skønnet. I tæt bebyggede områder er det ofte almindelige menneskers opfattelse at farten er for stor. Men herudover er det vel hyppigt vanskeligt for politiet virkelig at gribe ind over for de alt for høje hastigheder. Bevisbyrden hviler jo på politiet, og det medfører formentlig, at man må indrømme de motorkørende en vis margen, så at der kun gribes ind, hvor farten afgjort er for høj og faren for stor. Jeg tror, at en fartbegrænsning vil lette politiets arbejde. Man vil i nogen grad kunne undgå diskussioner om, hvorvidt farten på det pågældende tidspunkt og under de pågældende omstændigheder har været for høj eller ikke. En hastighedsbegrænsning gennem tæt bebyggede områder vil formentlig også virke fartbegrænsende andre steder.