

[Helga Pedersen.]

at en hel del faktiske forhold i de lande, der sammenlignes med, ikke er som hos os. Det har f. eks. ikke megen værdi at sammenligne trafikken i byer som Hannover og Hamborg med vore hjemlige forhold. Vi danske, der har kørt i Tyskland, har det indtryk, at man dernede ofte kører, hvad vi ville kalde for stærkt efter forholdene. Vi ved heller ikke noget afgørende om, hvorvidt hastighedsgrænserne overholdes i Vesttyskland, og vi ved ikke noget om, hvilken politikontrol der ofres på denne sag. Endelig ses i de få tal, der oplyses for os, ikke nogen sondring mellem ulykkerne i tæt bebyggede områder og uden for dem, hvorfor det er problematisk, hvad der overhovedet kan udledes af de givne tal.

Tallene fra Sverige giver heller ikke sikre oplysninger, og jeg har set, at det fra anden side er hævdet, at man overhovedet ikke respekterer de indførte hastighedsgrænser i en række af områderne. Det var vel også bedre, om argumenterne kunne hentes fra den hjemlige arena; men hvad nu denne angår, erkendes det i bemærkningerne, at resultatet af hastighedsbegrænsningerne, indført i henhold til loven af april 1957, endnu ikke kan påvises. Jeg stiller mig i det hele skeptisk over for, hvilke slutninger der kan drages fra erfaringerne fra de enkelte hastighedsbegrænsninger efter færdselslovens § 57, stk. 4, det vil sige fra områder, hvor særlige omstændigheder foreligger, og til spørgsmålet om en generel grænse hensigtsmæssighed.

Når vi tidligere har drøftet hastighedsbegrænsningen, har man altid fremhævet betydningen af, hvad de lokale indstillinger går ud på, betydningen af, hvordan de kommunale myndigheder og det lokale politi ser på sagen. Det er politiet, der i første række arbejder med denne lov, hvad enten det er som påbudsnorm eller forbudsnorm. Dette lovforslag får, hvis det gennemføres, indgribende betydning for trafikken i København og Københavns omegn. Men hvor er Københavns politi i denne sag? Hvor er rigspolitiets færdselskyndige? Deres meninger findes ikke i det materiale, der er på folketingets bord. Er det ikke usædvanligt, at de sagkyndiges meninger overhovedet ikke interesserer,

når en lov, og altså her færdselsloven, foreslås ændret; medens de var aldeles væsentlige, da hovedloven blev forelagt?

Jeg skal da nævne en del betragtninger, som jeg synes taler imod en hastighedsbegrænsning som foreslået af den højtærede minister. Jeg skal først pege på det meget væsentlige, at den nye færdselsstatistik for København ifølge politiets oplysninger til dagspressen viser, at i København, byen uden hastighedsgrænse, byen, hvor der køres efter forholdene, som det hedder, var antallet af færdselsulykker nedadgående i 1958, og den ulykkesgruppe, der faldt mest i 1958, var gruppen „for hurtig kørsel efter forholdene“, og den faldt mest i Københavns periferi. Det er altså urigtigt at blive ved at tale om en stigning i ulykernes antal i denne gruppe.

I dagbladet Politiken forleden dag læste jeg, at Københavns færdselschef, hvis interesse for færdselssikkerheden turde være almindelig kendt, har nærmere vurderet denne statistik for København. Hans vurdering støtter ikke den højtærede ministers lovforslag. Jeg synes, det lyder rimeligt, når politichefen antager, at den kamp for en forbedring af færdselssikkerheden, der her i landet såvel som i andre lande har været ført gennem nogle år, nu har vist resultat på den måde, at trafikanterne har fået ligesom mere forståelse af trafikken, har lært, at hensyn må tages. Det er resultatet af denne kamp, der har vist sig både her og i udlandet. Al vor propaganda for bedre færdselskultur, som vi også i det høje ting har tillagt den største betydning, alle vore bekostninger til politipatruljer, til teknisk trafikregulering, til undervisning af børnene, som lidt efter lidt er nået frem til at være motorkørende, politiets indsats i det hele, dets forbedrede udstyr, vejforbedringer — alt dette er begyndt at give resultat herhjemme og i udlandet, og det er vel egentlig kun, hvad vi alle håbede på.

Videre vil jeg pege på, at en fast kilometergrænse uvægerlig vil medføre, at motorførerne holder sig denne bekvemme regel i erindring, men er tilbøjelige til at glemme den meget vigtige hovedregel: kørsel efter forholdene. De dårlige erfaringer fra 1932-færdselsloven vil uvægerlig melde