

## [Reedtz-Thott.]

hedsbegrænsning i tæt bebyggede områder og for det andet forhøjelse af den lovpligtige ansvarsforsikring for personskade op til 150 000 kr. for hver tilskadekommen eller dræbt person og for tingskade 50 000 kr. pr. begivenhed.

Må jeg sige et par ord om det sidste først.

Vi finder forhøjelsen rimelig. Der har, som bemærkningerne til lovforslaget oplyser, i de senere år ikke kunnet ydes tilstrækkelig erstatning til tilskadekomne personer, og vi vil gerne medvirke til, at dette muligøres. På den anden side må man gøre sig klart, at det vil medføre en væsentlig forhøjelse af præmierne. Det, der foreslås nu, er jo, at erstatning gives til hver enkelt skadet person, medens det hidtil har været et fast beløb ved den enkelte begivenhed. Ændringen kan strengt taget betyde, at hvis f. eks. en knallert er med til at køre en rutebil i stykker og der går adskillige menneskeliv tabt, kan forsikringssummen blive meget høj, og dermed bliver også præmierne høje. Det er et spørgsmål, som vi gerne vil have noget nærmere at vide om i udvalget, men jeg kan tilsige den højtærede justitsminister vor støtte til at gennemføre en øget beskyttelse på dette område.

Derimod kan jeg vanskeligere være enig med den højtærede justitsminister med hensyn til det andet punkt, indførelsen af en generel fartbegrænsning i tæt bebyggede områder. Jeg kan sige, at det overvejende flertal af det konservative folkeparti er imod en sådan generel begrænsning. Vort principielle hovedsynspunkt er det samme som i 1953 og i 1955, at farten bør afpasses efter forholdene, d. v. s. vejen, trafikken, føret, vejret, autobiletet og chaufføren, tilpasset hastighed eller fri hastighed, som det, på en måde fejlagtigt, er blevet kaldt. Kun ved at fremme og underbygge ansvarsbevidstheden hos den enkelte bilist fremmer vi færdselskulturen og oplærer den enkelte vejfarende til at tage hensyn til andre. Dette mål må

vi ikke slippe af syne på et tidspunkt, hvor vi er nærmere ved det end tidligere.

Der skete før indførelsen af den tilpassede hastighed, så vidt det er oplyst for mig, ca. 4 ulykker pr. million automobilkørselskilometer. Nu sker der kun 2,7. Der er altså tale om en forholdsvis væsentlig nedgang. Af disse ulykker — jeg tager eksempelvis ulykkestallet for 1957, ca. 24 000 — skyldtes kun godt 5 pct. for stærk fart efter forholdene. Jeg synes, det må være en oplysning af den største interesse for bedømmelsen. I Storkøbenhavn, der vel er et begrænset, men dog formentlig et ret typisk område og et af de områder, der vil rammes stærkt af de påtænkte bestemmelser, skete kun 5 pct. af de nævnte 5 pct. fartuheld ved større hastigheder end 50 km. Lad mig forklare det nærmere. Kun 2½ promille af de uheld, der skete i Storkøbenhavn — det var oven i købet i 1958 — skyldtes en større hastighed end 50 km i timen; altså kun 2½ ulykkestilfælde af hver 1 000 ulykker, der skete, skyldtes en større hastighed end 50 km i timen. Giver dette virkelig grundlag for en generel fartbegrænsning her i byen?

Disse tal har kunnet udledes af den artikel, som det ærede medlem frk. Helga Pedersen hentydede til, politiinspektør Groes-Petersens forleden i Politiken. Denne artikel viste også, at der i forhold til 1957 var en nedgang i antallet af ulykker, der skyldtes for stor fart efter forholdene, til halvdelen. Antallet af fartulykker er altså, tvært imod hvad der er sagt, ikke voksende, men faldende. Deraf udleder jeg, at færdselskulturen er voksende, at altså den forhåbning, man i sin tid, da vi gennemførte den nye færdselslov, stillede til udviklingen, virkelig har vist sig berettiget. Jeg finder, at færdselspropagandaen er begyndt at virke og vise resultater. Er dette da det rigtige tidspunkt at slå om? Vi mener nej, og vi beder den højtærede justitsminister og det høje tings medlemmer høre på vor argumentation herfor.

For det første er der de principielle