

[Justitsministeren.]

samme som den, jeg fremførte i 1955 — en lille smule krampagtig. Jeg vil gerne have lov til at nævne nogle tal, pege på den udvikling, der er sket her i landet færdselsulykkesmæssigt set — jeg tager samtlige personskader ved færdselsuheld fra 1950 til 1958 år for år.

I 1950 var tallet 10 380, i 1951 11 398, i 1952 11 942, i 1953 13 983 — og så kommer der et spring: i 1954 17 218, i 1955 17 766, i 1956 17 603 og i 1957 19 046. Det foreløbige tal for 1958 er 19 199, men dette tal er for lavt; det vil, når de endelige tal indkommer, blive væsentligt større.

Antallet af dræbte var i 1950 363, i 1951 453, i 1952 480, i 1953 488 — så kommer springet igen: i 1954 636, i 1955 605, i 1956 617 og i 1957 645. Det foreløbige tal for 1958 er 603, men tallet er formentlig for lille, vil blive væsentligt større.

Jeg kan ikke over for al den argumentation, jeg i dag har hørt, få mig selv til at sige, at disse tal ingen rolle spiller. Ærede medlemmer, som argumenterer imod forslaget, har søgt — om jeg må bruge det udtryk — at mistænkeliggøre de tal, som er nævnt i bemærkningerne til lovforslaget, tallene fra Sverige og tallene fra Tyskland. Man har gjort det på den måde, at man har sagt, at en sammenligning jo ikke er mulig; men man har ikke antydnet, hvorfor en sammenligning ikke er mulig. For mig betyder tallene fra Sverige og fra Tyskland meget, hvad man end vil sige imod dem.

Det ærede medlem hr. A. C. Norman var den, der nærmede sig det mest, idet det ærede medlem sagde: vi ved jo ikke, hvad man i Sverige og Tyskland har gjort for at få loven overholdt. Hertil siger jeg: er det ikke irrelevant over for de tal, der foreligger, om man har skærpet kontrollen før eller efter? Er det ikke irrelevant, når tallene klart er faldet? Det gælder også de enkelte områder i Tyskland. Jeg har tal derfra, som jeg skal præsentere udvalget for, tal, som overalt viser det samme billede: i det øjeblik hastighedsgrænsen i bebyggede områder blev gennemført, faldt tallet på ulykker. Lad mig nævne, at i USA, automobilismens fædreland, havde jeg nær sagt, har 28 enkeltstater hastighedsbegrænsning i tæt bebyggede områder, en hastighedsgrænse liggende på ca. 46 km i timen. Det

gælder de største byer, det gælder New York og Chicago og en række andre byer. Tror man virkelig, man har gjort det bare for sjov? Tror man ikke, at der bag ved dette ligger erfaringer, som har ført til gennemførelse af disse begrænsninger?

Det ærede medlem hr. Peter Ravn gjorde en bemærkning vedrørende spørgsmålet om afmærkning. Jeg forstod det ærede medlem derhen, at han naturligvis var betænkelig ved de meget betydelige omkostninger for det offentlige, der var forbundet med at sætte færdselstavler op ved tæt bebyggede områder, hvor en hastighedsgrænse skal gælde. Jeg forstod, det ærede medlem var inde på den tankegang, at man måske burde nøjes med afmærkning, hvor situationen frembød nogen tvivl for motorkørende. Jeg forstår denne tankegang, men tror alligevel, at vi, når vi har drøftet spørgsmålet, må erkende, at det vil være rigtigst overalt at gennemføre afmærkning. Det er, jeg havde nær sagt det rimeligste over for den vejfarende.

Det ærede medlem frk. Helga Pedersen fremførte jo de sagkyndige imod mig, og blandt disse sagkyndige var, forstod jeg, først og fremmest politiinspektør Groes-Petersen. Han har jo fået megen ros i dag, og han sidder vel dernede og glæder sig derover, men der er ingen, der har gjort så meget ud af ham som bladet Auto. Vi har alle sammen fået sendt det sidste nummer af bladet Auto, et lidt besynderligt blad, der udgives af Kongelig Dansk Automobil Klub. Dette nummer indeholder en yderst tankevækkende artikel, som vistnok er skrevet af generalsekretær V. Loft — jeg tror, han hedder Loft; der er rigtignok også højt til loftet i den artikel! Heri anføres der som et argument imod mit forslag ordret følgende — undskyld, det er et citat, et vidunderligt citat —:

„... når chefen for færdselspolitiet i København ikke ønsker det.“

Den er til at tage og føle på. Jeg må erkende, at hvor megen pris jeg end sætter på politiinspektør Groes-Petersen, er den omstændighed, at politiinspektøren ønsker eller ikke ønsker et eller andet, ikke afgørende for mig ved en stillingtagen.

Det ærede medlem frk. Helga Pedersen brugte den vending, at hvis dette lovforslag gennemføres, kommer man ud for den