

[Peter Ravn.]

planlægges, vide, at der findes en hastighedsgrænse i tætbebyggede områder, og der vil da kunne tages hensyn til dette ved beregningen af gennemsnitsfarten.

København og dens problemer har været nævnt flere gange under udvalgets drøftelser. Jeg vil gerne tilstå, at jeg ikke har de rigtige forudsætninger for at bedømme Københavns trafikproblemer; det må jeg overlade til andre. Min bedømmelse bygger mere på mit kendskab til købstædernes og sognekommunernes forhold. I mange kommuner her i landet skærer hovedvejene midt igennem byerne; der er tæt bebyggelse på begge sider af vejen, sidegader støder til, og i disse byer må der naturligvis være et indre liv. Beboerne skal over gaden, børnene skal i skole, husmødrene skal i brugsforeningen og til slagteren, manden skal på arbejde o.s.v. Til trods for at vi lever i bilismens tidsalder, må disse mennesker have lov at leve deres liv uden en altoverskyggende risiko for at blive kørt ned af den alt for hurtigt kørende bilist. De moderne store køretøjer animerer til større hastigheder og er måske også mere driftssikre; men disse store vogne, der kører 100 km, 120 km og 130 km i timen, indebærer en fare for uforsvarlig kørsel. Der er vist her et færdselsproblem, der ikke må overses, det, jeg kalder fartblindhed. Når en kørende fører sin vogn med temmelig stor hastighed og nærmer sig et tætbebygget område, hvor farten skal nedsættes, nedsætter han også hastigheden, men nedsættelsen er afhængig af, med hvilken fart han har kørt i forvejen, og erfaringen er vist den, at de med de store hastigheder ikke nedsætter tilstrækkeligt. Selv erfarne motorførere tager ofte fejl på dette punkt. En klar og tydelig bestemmelse i færdselsloven og tavler med angivelse af, med hvilken fart man må køre, vil være en hjælp for disse mennesker.

Siden vi sidst havde det foreliggende lovforslag til behandling i det høje ting, har statistisk departement offentliggjort ulykkestallene for såvel marts måned som for januar kvartal 1959. Tallene findes i Statistiske Efterretninger for 11. april i år. Det er foreløbige tal, men de bliver jo i alt fald ikke mindre. Statistikken viser en stærk stigning i færdselsulykkernes antal. I marts 1958 skete der 811 færdselsulykker;

i marts i år er tallet 1 087. I januar kvartal 1958 skete i alt 2 697 færdselsuheld; i år i samme tidsrum skete der 3 450. Der var 76 dræbte i januar kvartal sidste år; der var 115 dræbte i det samme kvartal i år. Jeg vil ikke lægge skjul på, at det er tal, der giver mig kuldegysninger. Her midt i vinterens hjerte, længe før den store sommertrafik sætter ind, har vi allerede en voldsom stigning i færdselsuheldene og trafikdrabene. Jeg synes, man med bange anelser må se frem til den statistik, der kommer, når sommertrafikken er overstået.

Man anfører ganske vist heroverfor, at der også er en voldsom stigning i antallet af motorkøretøjer. Jeg vil imidlertid ikke anerkende det synspunkt, at den omstændighed, at vi får flere biler og mere moderne trafik, nødvendigvis må medføre flere kvæstede og flere dræbte. Hvis man godkender, at ulykkernes antal stiger, efterhånden som antallet af biler går i vejret, godkender man også et stigende antal ulykker i de kommende år, og det kan ikke være rigtigt. Det må være muligt at bringe disse tal ned eller i alt fald at hindre en stigning.

Vi har jo også samtidig et statistisk materiale, der siger, at ved gennemførelsen af en hastighedsgrænse i de tætbebyggede områder går ulykkestallene ned. Resultatet er det samme i Tyskland og i Sverige; og erfaringen fra de steder, hvor vi her i landet har haft en hastighedsbegrænsning, peger i samme retning. Vore veje er måske i endnu mindre grad end i andre lande bygget til de store hastigheder. Vore veje snor sig gennem byerne. Vi har mange kurver og sving. Vi har bakker, og vi har, måske især i modsætning til, hvad de har i andre lande, mange cyklister, som giver problemer helt for sig selv i trafikken. Det er klart, at vort vejnet må udbygges i det tempo, det er muligt. Når vi får de store motorveje, de store facadeløse omkørselsveje, eksisterer dette problem ikke, som det gør i dag, men vi må nu engang indrette os efter de forhold, vi lever under.

Skal jeg derfor sammenfatte mine betragtninger, bliver det således: for det første vil en generel hastighedsgrænse i de tætbebyggede områder medvirke til en nedsættelse af ulykkernes antal. For det andet vil ulykkernes omfang blive mindre. For det tredje lettes politiets kontrol med