

[Peter Ravn.]

overtrædelser. For det fjerde bør hastighedsgrænsen klart fremgå af færdselslovens § 35, så den indgår i alles bevidsthed, og for det femte bør vort vejnet udbygges, så vi undgår at få den gennemgående trafik gennem tætbebyggede områder.

Så må jeg måske blot i mine slutbemærkninger sige, at vi lever i en tid, hvor fart og tempo spiller en afgørende rolle. Vi rationaliserer, mekaniserer og automatiserer, større og større hastighed, mere fart og tempo overalt. Vi haster om kap med tiden. Alt dette kan være udmærket; vi skal følge med, konkurrencen er hård, og der er ingen tid til at standse. Men der må efter min opfattelse være en grænse; det er dér, hvor det menneskelige spiller ind; hvor fart og tempo på en urimelig måde går ud over liv og helbred, dér bør man slå bremserne i, dér må vi, om jeg så må sige, sætte et stopskilt, forsøge at bremse lidt på det hidsige tempo. De ærede medlemmer af det høje ting kan gøre det ved at stemme imod ændringsforslagene nr. 2, 4, 5 og 6 og for ændringsforslag nr. 3.

**Helga Pedersen:** Efter en grundig udvalgsbehandling af det foreliggende lovforslag er der stadig uenighed om hastighedsbegrænsningen. Et flertal på 10 medlemmer af udvalget — og jeg hører til dette flertal — mener fortsat, at en generel hastighedsgrænse for tætbebyggede områder ikke bør gennemføres, og at derfor heller ikke det af den højtærede minister stillede ændringsforslag til ministerens eget lovforslag vil være ønskeligt.

Til støtte for lovforslaget har man især henvist til talmæssige oplysninger fra Sverige og Tyskland. Allerede under første behandling fremhævede jeg, hvor forsigtig man bør være med vurderingen af tal og statistik fra udlandet. I dag ved vi, at oplysningerne fra Sverige i virkeligheden ikke siger os noget om en generel 50 km's grænse, fordi det nu er oplyst, at Sverige i praksis ikke arbejder med en generel grænse. Ydermere fortæller dagspressen os, at hvor man i Sverige har en 50 km's grænse, tolereres i praksis overskridelser på 10 à 20 km i alle tilfælde, hvor der ikke køres uforsvarligt.

Yderligere har udvalget fået detaljerede danske taloplysninger stillet til rådighed. Så vidt jeg kan se, kan der imidlertid heller ikke derfra hentes nogen støtte for lovforslaget. Fra 1953 er antallet af registrerede motorkøretøjer steget med ca. 50 pct., nemlig fra ca. 400 000 til ca. 620 000. Dertil kommer, at vi af knallerter i 1957 havde ca. 258 000. Jeg synes, at disse tal på forhånd maner til forsigtighed med hensyn til slutninger angående uheldsårsager. Når antallet af trafikanter stiger så enormt, vil der allerede af denne grund være stor mulighed for stigning i ulykkestallene.

Det er i øvrigt interessant at bemærke, at den statistiske vurdering i 1956 — d.v.s. før denne diskussion kom op — fremhævede, at der da var en betydelig nedgang for uheld i den gruppe, der kaldes „for hurtig kørsel efter forholdene“. Selv om man fra justitsministeriets side i kommentarerne til udvalget har søgt at modificere denne udtalelse, bl. a. ved at anføre, at for stor fart i et forholdsvis stort antal tilfælde optræder som medvirkende årsag, bliver dog statistisk departements objektive vurdering tilbage. Den støttes for øvrigt også af oplysningerne fra København for sidste år, som blev fremdraget under lovforslagets første behandling. Det har også været iøjnefaldende, at en meget stor procentdel af tilskadekomne og dræbte fodgængere, cyklister og knallertkørere efter statistisk departements oplysninger selv bar hovedskylden for ulykken. Det blev oplyst, at for 1957 ligger disse procenter på 73-83, og jeg tror, det var tal, der overraskede os alle. Også dette tilsiger forsigtighed, når man vil stemple farten som ulykkesårsag.

Under første behandling efterlystes fra forskellig side yderligere talmateriale fra de steder, hvor hastighedsbegrænsning med hjemmel i gældende bestemmelser allerede er gennemført. Det er meget få oplysninger, der har kunnet gives udvalget, og jeg tror ikke, man tør drage nogen slutninger deraf; dels er tallene meget små, dels er ulykkesårsagerne kun sparsomt analyseret, og i øvrigt: hvis man mener, at disse hastighedsgrænser, indført med hjemmel i den gældende lov, altså færdselslovens § 57, stk. 4, har virket godt, har vi heri et godt