

[Helga Pedersen.]

argument for, at der allerede nu er al fornøden hjemmel til at indføre de hastighedsbegrænsninger, man måtte ønske. Da udvalget dernæst efterlyste udtalelser fra de sagkyndige eller, hvis nogen føler sig generet ved denne betegnelse, fra de pågældende politimyndigheder, lykkedes det heller ikke at få forslaget underbygget.

Allerede ved første behandling blev det fremhævet, og jeg gentager det her, at dette lovforslag, hvis det vedtages, vil få særlig betydning for København og omegn, d.v.s. for de ca. 2 200 gader og veje i Storkøbenhavn — jeg tror, det var det tal, der blev oplyst for udvalget — som den højtærede minister har erklæret at det er hans agt at lade omfatte af en 50 km's grænse. Derfor er det af særlig interesse at vide, hvad Københavns færdselschef siger i denne sag. I en skrivelse af 13. februar 1959 gennemgår færdselschefen udførligt hele problemet om generel hastighedsbegrænsning. Også han fremhæver bl. a. stigningen i motorparken og den nedadgående tendens i den ulykkesårsagsgruppe, der hedder „for stor hastighed efter forholdene“. Han nævner det udvidede antal af rapporter, som lovforslaget, hvis det gennemføres, uvægerligt vil medføre, og han nævner også faren for trafikophobning, alt sammen betragtninger, der stort set ligger på linje med, hvad der er fremført ved lovforslagets første behandling.

Færdselschefen giver i øvrigt yderligere en interessant oplysning vedrørende erfaringerne fra Tyskland. Som man vil erindre, har netop disse erfaringer betydet meget for lovforslagets fremsættelse, og efter at det viser sig, at oplysningerne om Sverige i hvert fald ikke var ganske korrekte, samler opmærksomheden sig vel om oplysningerne fra Tyskland. Og hvad får vi så at vide fra færdselschefen? Ja, vi får at vide, at Københavns politi ved samtale med Hamborgs politi har fået det indtryk, at den betydelige nedgang i ulykkestallene dernede lige så vel kan skyldes, at man samtidig indførte regu-

leringsforanstaltninger i et stort antal kryds, hvor der erfaringsmæssigt var farligt. Det vil altså sige, at også disse oplysninger fra Tyskland afsvækkes, når man begynder at analysere dem nærmere.

Færdselschefens sammenfattende vurdering til udvalget er aldeles klar — jeg erindrer ikke, om det er fornødent at udbede sig tilladelse til et citat, men i bekræftende fald udbeder jeg mig hermed denne tilladelse — idet færdselschefen sluttelig udtaler:

„den udvikling, som færdselsuheldstallene i de senere år har gennemgået, kan ikke tilstrækkeligt begrunde gennemførelsen af en generel hastighedsbegrænsning, for så vidt angår færdslen i København, og en sådan foranstaltning vil ved sin nedsættelse af trafikafviklingen medføre en betydelig indskrænkning i gadenettets kapacitet.“

Jeg bemærkede, at det ærede medlem hr. Peter Ravn i sin tale for lidt siden udtalte, at han ikke havde forudsætninger for at bedømme Københavns trafikproblem; det måtte andre gøre. Heri er jeg ganske enig med det ærede medlem, og jeg synes passende, man kunne overlade til færdselschefen for København at være den, der er den rette til at vurdere trafikproblemerne i byen.

Rigspolitichefen har også udtalt sig, og han fremhæver i sin skrivelse, at han alene udtaler sig med hensyn til færdselssikkerheden; han går lige så klart imod lovforslaget og peger herved på, at man kan udnytte den eksisterende hjemmel til hastighedsbegrænsning mere smidigt og derved få bedre resultater. Han fremhæver i øvrigt også, at både personel og materiel må udvides, hvis lovforslaget vedtages og loven skal overholdes, og det må vel være meningen, hvis lovforslaget gennemføres.

Politimesterforeningen har også udtalt sig; men jeg er ikke ganske klar over, om foreningens standpunkt kan tages til indtægt for forslaget. Dertil kommer, at det vist er yderst tvivlsomt, om bestyrelsens mening deles af medlemmerne. Men under ét tør