

[Reedtz-Thott.]

lig færdselsuheld forårsaget af hastighed, der er uforsvarlig efter forholdene, i de sidste år været dalende i forhold til antallet af bilister.

Ikke desto mindre kom der i årene efter 1953 en stigning i det samlede antal færdselsuheld, der bragte folketinget i tvivl om princippet „frihed under ansvar“ på færdselsens område. Man gennemførte derfor her i tinget en ændring af færdselsloven af 1955 ved en tilføjelse til § 57, der drejer sig om færdselsregulering, hvorefter det påhviler myndighederne at træffe bestemmelser af varig karakter om hastighedsbegrænsninger, hvor særlige omstændigheder tilliger det, eller hvor der erfaringsmæssigt køres med en efter forholdene for stor hastighed.

Resultatet af denne ændring af færdselsloven har siden vist sig på en række områder, hvor hastigheden ved påbud var nedsat til maksimalt 50 km i timen. Det er vel berettiget i dag at tvivle om, hvorvidt dette påbud i praksis alt efter tid og sted virker fuldstændig hensigtsmæssigt, om det ikke er med til at undergrave forståelsen for værdien af de andre principper i den færdselslovgivning, som den højtærede justitsminister har æren af at have gennemført i foråret 1955. Det har derfor i mange kredse, først og fremmest inden for det voksende antal motorfolk, virket forvirrende og forstemmende, at man nu kun to år efter 1957-ændringen på ny vil accentuere bruddet med principperne af 1955 om frihed under ansvar ved at foreslå en generel hastighedsbegrænsning på 50 km i timen i alle byer og tætbebyggede områder. Som begrundelse anføres forskellige udenlandske statistikker, der vel nok venligst kan karakteriseres som irrelevante, som også bemærket af flere ordførere ved dette lovforslags første behandling. Den danske statistik viser som bekendt en nedgang i ulykkernes antal i forhold til antallet af biler, i særlig grad for de ulykker, der af politiet henføres til kategorien „for stor hastighed efter forholdene“.

Efter min mening er der i det hele taget tale om, at man med udgangspunkt i en vis sensationsstemning omkring de mange frygtelige færdselsdrab, der notorisk sker, fæstner sig ved hastighedsmomentet i stedet

for de andre risici ved færdslen og derfor gennem lovforslagets forkerte præmisser selvsagt også når til en gal konklusion.

Som et eksempel derpå kan nævnes om-talen af en tragisk ulykke i lørdags på hovedvej 2, hvor en lille sportsvogn og dens fører knustes imod en stor lastbil. Hele pressen fæstnede sig ved, at denne lille vogn havde kørt stærkt og havde et langt bremsespor. Den fremhævede ikke den skæbnesvangre færdselslovsovertrædelse, som lastbilchaufføren var skyldig i, da han midt på en befærdet hovedvej på toppen af en bakke svinger sin store lastbil til venstre ind over den anden kørebane uden hensyn til den modgående trafik og dermed bliver årsag til en uskyldig medtrafikants død.

Også i det foreliggende lovforslag fæstner man sig efter min mening fejlagtigt ved farten som det afgørende moment for færdselssikkerheden. Man tror, at man ved at indføre en lav maksimalhastighed i alle byer og tæt bebyggede områder kan få ulykkestallet ned. Heroverfor er det interessant at konstatere, hvad f. eks. politiet i København oplyser, at kun mellem 2 og 3 promille af alle færdselsuheld i Storkøbenhavn i 1958 kan henføres til en større hastighed end 50 km i timen. Skal man sætte ind imod ulykkerne, er det ikke først og fremmest disse 2½ promille, man skal have fat i. Derfor har udvalget naturligvis også beskæftiget sig med en række andre forhold, som har givet anledning til forslag om ændringer i eller forslag om tydeliggørelse af den bestående lov.

Jeg vil behandle ændringsforslagene i rækkefølge. Ændringsforslag nr. 1 er af redaktionel karakter. Ændringsforslag nr. 2 omfatter den generelle hastighedsbegrænsning, hvortil jeg vil knytte endnu nogle bemærkninger. Der er tale om, at den højtærede justitsminister har ændret sit oprindelige forslag, således at der nu skabes større mulighed for variation af maksimalhastigheden inden for de tæt bebyggede områder. Umiddelbart betragter jeg imidlertid ikke dette som nogen fordel. Det vil betyde, at bilisterne i endnu højere grad end efter det oprindelige lovforslag skal have øjnene ved gadesiden for at finde ud af, hvilken maksimalhastighed der er gældende i den enkelte gade. Hans øjne skal altså hvile på skilte og speedometer i stedet for på vejen