

## [A. C. Normann.]

undtagelser opefter fra sin 50 km regel, og vi har fået det svar, at det er ikke den højtærede ministers hensigt. Det vil sige, at der til de skavanker, som jeg har nævnt, også føjes den, at på steder, hvor der ingen risiko er ved f. eks. 60 eller 70 km, skal trafikanterne på ny føle, at loven er uden forbindelse med almindelig ret og rimelighed. Dette vil efter min opfattelse ikke kunne holde, medmindre den højtærede justitsminister vil skilte med så mange undtagelser, at han alligevel lige så godt kunne føje udvalgsflertallet og sin egen sagkundskab og fjerne det generelle fra sit lovforslag.

Der er intet vigtigere til fremme af lovligheden end dette, at skikkelige borgere føler, at loven er rimelig; findes den meningsløs, så vækker den ligegyldighed, om ikke ligefrem trods.

Mit ønske har været en trafikordning som den svenske, der har vist meget gode resultater. Folketinget bør efter min opfattelse tage sig i vare for de oplysninger, der foreligger om resultaterne fra Tyskland; de er en følge af en vældig intensivering af kontrollen og en skærpelse af straffen samtidig med, at man har gennemført en uhyre forbedring af vejnettet og en rationalisering ved vejoverskæringerne. Hvis vi gennemførte en tilsvarende forøgelse af kontrollen her i Danmark, hvad vi måske egentlig burde gøre, ville ulykkesantallet også her falde stærkt, men det fordrer en betydelig bevilling på finansloven, og i øvrigt hersker der i mange kredse af befolkningen en måske naturlig uvilje mod det.

Nej, jeg mener, vi kan lære mere af resultaterne fra Sverige. Mit ønske er — som i Sverige — lokal hastighedsbegrænsning, ikke som her i landet nogle få steder i byer og landsbyer, men på strækninger, som går gennem landsbyer og byer, hvor der er påviselig risiko. I Sverige er der begrænsninger ved hver eneste landsby, så nogenlunde. Den varierer fra 30 til 70 km og selvfølgelig med de fleste begrænsninger på mellem 40 og 50 km, men der er mange på 60, og der er en del på 30-35 og på 70. Når en lokal hastighedsbegrænsning gennemføres på den måde, differentieres, som den i praksis bliver det i Sverige, uanset at der findes en mulighed i selve den svenske lov for,

at man også dér kan generalisere, så er disse skilte og denne individuelle begrænsning en vejledning for trafikanterne. Skiltene er et varsko om fare, om graden af den risiko og fare, som møder trafikanten i den landsby, han nu skal til at køre igennem. Derfor læses de af bilisterne, derfor lægger man mærke til dem, og derfor bliver de respekteret.

Jeg finder det rent ud sagt uforvarsligt, at vi ikke her i landet er kommet lige så vidt, og jeg vil udtale en beklagelse over, at den højtærede justitsminister ikke har gennemført lokale begrænsninger ved flere hundrede landsbyer ud over de få, hvor en begrænsning nu er gennemført. Bemyndigelsen har den højtærede minister i § 57, stk. 4.

Efter at den højtærede justitsminister i 1956 havde erklæret, at denne bemyndigelse ikke var tilstrækkelig til at gøre begrænsningerne meget omfattende, stillede jeg på mit partis vegne et forslag om en udvidelse af paragraffen, således at ministeren kunne få den nødvendige bemyndigelse. Bestemmelsen om, at sådanne begrænsninger „kan træffes“, ændredes til „træffes“, hvad der jo betyder „skal træffes“, og mens tidligere kun særlige omstændigheder på stedet berettede til en begrænsning, indføjede vi et nyt kriterium, nemlig ordene

„eller hvor der erfaringsmæssigt køres med en efter forholdene for stor hastighed“.

Så skulle man tro, at den højtærede justitsminister var dækket, og det indtryk afkræftede han ikke i folketinget, dengang vi behandlede lovforslaget.

Men til trods for folketingets næsten enstemmige ønsker har den højtærede justitsminister næsten intet foretaget sig. Vi har fået begrænsninger nogle få steder siden den tid. Men der er hundreder af landsbyer, der gennemløbes af stærkt trafikerede veje, hvor intet er foretaget til trods for store ulykkesantal. Jeg hørte forleden om en landsby, hvor der var dræbt 6 mennesker på 3 år; men justitsministeriet har stadig intet gjort med hensyn til fartbegrænsning her.

Jeg har i går fået statistikken fra Rødovre tilsendt. Den viser, at på en strækning på nogle ganske få hundrede meter af hovedvej 1 er der årlig dræbt 4 eller 5 personer. Dér er ingen fartbegrænsning gennemført. Jeg vil sige det rent ud: dette kan