

[A. C. Normann.]

ikke blive ved med at gå, nu bør den højtærede minister søge loven aktiviseret, ikke ved at fartbegrænse i flæng, men ved at følge befolkningens og udvalgsflertallets ønske om indgreb, hvor ulykkerne sker. Det kan ikke være rimeligt at fortsætte på den måde.

Da jeg mener, man alt for længe har forsumt at begrænse farten, hvor der er fare på færde, og hvor kontrol samtidig er mulig, har jeg opfordret til, at man skærpede justitsministeriets pligt til at skride ind mod den for høje fart. Jeg har fået udarbejdet et ændringsforslag, som har været drøftet i udvalget. Men jeg stod i udvalget over for to vanskeligheder.

For det første at justitsministeren var yderst utilbøjelig til at bidrage til en løsning ad den vej, til trods for at et flertal havde sympati herfor. Ministeren erklærede rent ud, at selv om man skærpede § 57, ville han, så længe hans skøn var opretholdt i paragraffen, ikke administrere denne sådan, at der skete nogen som helst faktisk forandring i forhold til den nuværende tingenes tilstand, og at det derfor ville være at stikke befolkningen og folketinget blå i øjnene, hvis man fremsatte et sådant forslag, som man drøftede i udvalget, idet ministeriets administration af loven ikke dermed ville undergå nogen ændring. Ministeren ville altså ikke bruge sin bemyndigelse, heller ikke hvis vi udvidede kriteriet til at omfatte strækninger, hvor der faktisk var konstateret mange ulykker. Vi stod altså over for en for mange af os fuldstændig uforståelig uvilje mod at nedsætte farten, hvor folk erfaringsmæssigt lemlestes eller dræbes.

Den anden vanskelighed — den, der fik mig til foreløbig at lade være med at fremsætte mit ændringsforslag over for udvalget og her i tinget — var, at de øvrige medlemmer af flertallet i udvalget faktisk med rette kunne sige, at loven muliggør jo allerede de lokale hastighedsbegrænsninger, så hvorfor ikke nøjes med at kræve af ministeren, at han bruger den lov og den bemyndigelse, han har. Jeg havde udarbejdet et ændringsforslag, der i al kortshed lyder således — jeg vil gerne nævne det, da jeg kunne føle trang til at fremsætte det som et ændringsforslag mellem anden

og tredje behandling, det afhænger af, hvilken skæbne det foreliggende lovforslag får nu i eftermiddag —

„Bestemmelser af varig karakter om særlig begrænsning for kørehastigheden træffes for strækninger, hvor der erfaringsmæssigt køres med en efter forholdene for stor hastighed, eller“ — det er det nye — „hvor forholdene i øvrigt tilsiger det.“

Forslaget går, som det også bekræftes af den juridiske sagkundskab, videre end den højtærede justitsministers lovforslag, idet det ikke er begrænset til tæt bebyggede områder. Det afgørende er, at det pålægger myndighederne at tage konkret stilling til, om der bør indføres en hastighedsgrænse, og i bekræftende fald hvor lav grænsen bør være.

Skulle den højtærede ministers lovforslag i eftermiddag blive vedtaget her i tinget, og fastholder ministeren sin vægning ved at indføre fartbegrænsninger afpasset efter hensigtsmæssighed, forbeholder jeg mig at fremsætte dette ændringsforslag mellem anden og tredje behandling. Den højtærede minister har anført, at det vil medføre en del administration, fordi det forudsætter en bedømmelse af faremomenterne på de enkelte vejstrækninger. Dette er rigtigt. Men jeg tror ikke, vi bør gå uden om at lade det danske landevejsnet kortlægge med hensyn til risikomomenter. Det er en opgave, som færdselspolitiet kan løse sammen med andre myndigheder i de mindre travle trafikperioder. Det er en opgave, som efter min opfattelse alligevel skal løses før eller siden.

Jeg skal indtrængende anbefale at stemme imod punkt 1 i det foreliggende lovforslags § 1, for jeg tror, det vil fremkalde lige så mange ulykker, som det forebygger, og dets vedtagelse vil kun udskyde den store og effektive løsning af færdselssikkerhedsproblemet, som jeg ikke tror vi på lang sigt kommer uden om.

I København vil lovforslaget volde størst ulempe og blive sværest at gennemføre. Der er ulykkesantallet faldet både absolut, hvad der måske nok kan undre en del, og i forhold til det meget stærkt forøgede antal køretøjer. Men ude i landet, hvor ulykkesantallet ikke er faldet, kender vi ikke dets virkninger, bl. a. fordi det er