

[Gøting.]

tigste chauffører, og at disse vogne er udstyret med et absolut effektivt bremse-system.

Konklusionen af det, jeg har sagt her, må altså være den, at jeg kraftigt kan anbefale, at man stemmer for ændringsforslagene nr. 1, 2, 4, 5, 7 og 8 og imod ændringsforslagene nr. 3 og 6.

Lynnerup Nielsen: Af den foreliggende betænkning fremgår det, at udvalget har delt sig i et flertal og to mindretal. Blandt de spørgsmål, som må anses for de betydningsfuldeste i denne sag, er hastighedsbegrænsningen. En del af de synspunkter og meninger, der er fremsat herom, kan ikke virke overraskende efter lovforslagets første behandling.

På min gruppes vegne kan jeg udtale, at vi vil stemme for det af justitsministeren stillede ændringsforslag, som er tiltrådt af mindretallet under nr. 3. Vi har bemærket, at der her finder en ændring sted gående ud på, at ministeren kan fastsætte såvel en højere som en lavere hastighedsgrænse end de 50 km i timen, når forholdene i øvrigt begrundet det. Vi finder, at det er en god ændring, og det afgørende for os er, at hastighedsbegrænsningen skal finde sted i alle de byer, hvor der kan siges at være tæt bebyggelse. Det er mit og mit partis håb, at denne hastighedsbegrænsning vil finde sted, hvor der er en sådan tæt bebyggelse. Jeg synes, at trafikkenes mange ofre faktisk hver eneste dag maner til en ændring af de nuværende forhold. Næsten hvert eneste tæt bebygget område har sine ofre, der minder om, at det er alvorligt påkrævet, at der på dette vigtige punkt finder en ændring sted af færdselsloven. Vel ved vi, at trafikulykker aldrig vil kunne undgås, heller ikke med den nu foreslåede ændring med hensyn til en hastighedsbegrænsning i sådanne tæt bebyggede områder; men når et erfaringsmateriale, som er indhentet i Sverige og Tyskland og vel også på visse strækninger herhjemme, viser, at hastighedsbegrænsningen har gjort sin nytte ved at nedsætte ulykkesofrenes antal, så bør en fartbegrænsning på alle sådanne udsatte og farefulde steder absolut finde sted. Jeg har nok forstået, hvad der er udtrykt af forskellige ordførere både ved første behandling og i

dag, at fart kan betyde tid, og at tid kan betyde penge, naturligvis også i trafikken — man har nævnt de mange flere chauffører, der under en hastighedsbegrænsning må benyttes til afvikling af den samme trafikmængde og tonnage — men hensynet må dog først og fremmest gælde nedsættelsen af ofrenes antal.

Det må stå i første række, og glemmes må det heller ikke, at det store antal trafikofre i økonomisk henseende betyder ikke så lidt for samfundet og ikke mindst for de enkelte selv; men uanset hvor udgifterne skal placeres eller konteres i et sådant regnskab, er den foreslåede ændring med en hastighedsbegrænsning udtryk for et medmenneskeligt hensyn i vore dages trafikliv. Den gældende bestemmelse i færdselslovens § 57, stk. 4, kan ikke være tilstrækkelig til at begrænse ulykkestallet. Der bør efter vor opfattelse være en lovbestemmelse med en generel hastighedsbegrænsning i alle tæt bebyggede områder, og mit parti finder det derfor påkrævet, at loven ændres på dette vigtige punkt, således som det nu er foreslået af justitsministeren og tiltrådt af et mindretal i udvalget.

Ændringsforslag nr. 5, der er stillet af flertallet, og som går ud på at forhøje hastighedsgrænsen for tunge personvogne fra 60 km til 70 km i timen, kan vi heller ikke gå ind for; vi vil her slå følge med mindretallet både i dets begrundelse herfor og ved selve afstemningen. Vi mener, det vil være uheldigt med forskellige hastighedsgrænser for disse tunge vogne.

Som det fremgår af betænkningen, har også afmærkning ved spærrelinjer været drøftet i udvalget. Vi er enige i, at en sådan afmærkning bør være ensartet og følge samme regler landet over for virkelig at kunne tjene det nyttige formål, som også vi mener at disse spærrelinjer så afgjort har og hidtil har haft. Da dette spørgsmål nu har været taget op og justitsministeren har givet tilsagn om at ville henstille til vejmyndighederne, at sådanne spærrelinjer anbringes efter ensartede retningslinjer, føler både jeg og mit parti, at dette spørgsmål er ordnet på tilfredsstillende måde.

Vi kan ikke tilslutte os det mindretal, der under nr. 6 foreslår den ændring, at kørebaneafmærkning kun skal være af vejledende karakter. Vi må betragte en æn-