

## [Justitsministeren.]

åbenbart rimelige. I denne forbindelse vil jeg gerne citere, hvad det svenske kommunikationsdepartement har oplyst over for justitsministeriet, nemlig at lensstyrelsernes adgang til at foreskrive højere hastighed end 50 km i tætbebyggede områder hovedsagelig anvendes på gode indfaldsveje mod området i dettes ydre dele. Det tør nok siges, at bestemmelsen ikke er særlig ofte forekommende. Den situation, man her peger på, er jo netop den, som jeg mener jeg har nævnt at have i sigte.

Dernæst vil jeg fremsætte et par bemærkninger til andre dele af den fremførte argumentation. Tallene for færdselsuheld, der som hovedårsag har en efter forholdene høj hastighed, er efter mit skøn blevet udnyttet for stærkt i argumentationen. Det ærede medlem frk. Helga Pedersen nævnte dem i dag og syntes at lægge nogen vægt på disse tal. Heroverfor vil jeg sige, at det ærede medlem jo burde have tilføjet, at statistisk departement om disse tal selv har sagt, at de må tages med alt muligt forbehold, fordi der i mellemtiden er sket en ændring i indberetningsskemaerne. Dertil føjer jeg for egen regning, at man må jo ikke glemme, at årsagsrubriceringen i mangfoldige tilfælde må siges at være vilkårlig, og endelig vil jeg pege på, at en lav hastighed under alle omstændigheder vil medføre en forøget manøversikkerhed, vil give mindre alvorlige trafikuheld, hvor sådanne indtræffer, og vil — det tror jeg — give anledning til færre overhalinger.

Må jeg specielt om tallene vedrørende uheld ved mere end 50 km's fart sige, at den fartbedømmelse, der i denne statistik er lagt til grund, hviler alene på de kørendes eget skøn og på vidneforklaringer og er meget sjældent objektivt begrundet i foretagne opmålinger. Dertil kommer, at der herved alene er tale om farten i selve ulykkesøjeblikket, ikke om det, som mange gange har langt større betydning, nemlig farten forinden ulykken skete.

Det ærede medlem hr. A. C. Normann anfører som en indvending — og det er også anført fra anden side, vist også af politidirektøren i hans udtalelse til udvalget — at et forslag som mit, hvis det gennemføres, kan føre til, at den grundlæggende regel om hastighedens afpasning

efter forholdene skydes i baggrunden. Deroverfor må jeg sige, at man har ikke i udlandet erfaringer, der støtter denne opfattelse, og jeg tror ikke, at betragtningen er rigtig. Jeg gentager, at det drejer sig om en maksimal hastighed, ikke om en hastighed, der skal følges til trafikken afvikling, men alene om et maksimum for den fart, hvormed der under alle forhold på denne strækning må køres.

I denne forbindelse må jeg måske nævne — det var det ærede medlem hr. Victor Gram også inde på — den skiltning, der vil blive en følge af mit forslag. Jeg indskyder lige, at denne skiltning anser jeg for ubetinget rimelig over for de motor-kørende; de må vide, hvad de har at rette sig efter. Men det er ikke min tanke, at København og andre storbyområder skal oversås med skilte; der skal ikke sættes 2 300 skilte op i København, hvis forslaget gennemføres. Hensigten er ved indfaldsvejene at afmærke den hastighed, hvormed der køres, og så gælder denne begrænsning i det tætbebyggede område, indtil den ophæves f. eks. på vejstrækninger, hvor det kan anses for forsvarligt at sætte hastigheden op — sådanne vejstrækninger kan også findes inden for Københavns område. Således, og anderledes er det ikke.

Når man endelig som argument mod mit forslag anfører, at man vil komme ud for, at reglen ikke bliver overholdt, vil jeg dertil sige, at det tror jeg ikke på. Det er min erfaring fra de forhandlinger om hastighedsbegrænsning, som jeg har haft mangfoldige af, at der i den lokale befolkning er et så varmt ønske og en så stærk stemning for fartbegrænsning, at det nok skal komme til at virke.

Endvidere vil jeg sige, at vi er opmærksomme på det problem, der er nævnt, trafikophobningen. Den vil vi søge at komme bort fra, og jeg kan pege på, at man ikke i udlandet, hverken i Holland, Sverige eller Vesttyskland, over for os har kunnet sige, at denne hastighedsbegrænsning i tæt bebyggede områder har ført til nogen trafikophobning, og vi er i hvert fald opmærksomme på, at vi vil kunne sætte en højere fartgrænse, hvor forholdene i øvrigt taler derfor.

Det ærede medlem hr. Reedtz-Thott nævnte kort spørgsmålet om transport-