

[Justitsministeren.]

effektiviteten. Det er et spørgsmål, vi drøftede i udvalget. Jeg kunne sige mangt og meget derom, men jeg tror, vi er enige om, at ingen af os ved noget reelt derom, vi kan ikke anføre noget konkret. For mig er det afgørende, at en hastighedsbegrænsning på 50 km ikke kan antages at ville sænke gennemsnitsfarten i de bymæssigt bebyggede områder på en sådan måde, at det overhovedet kan tænkes at få trafikmæssigt uheldige følger af nogen som helst art.

Må jeg dernæst knytte en bemærkning til ændringsforslag nr. 5, stillet af flertallet, hvorefter turistomnibusser og andre store personvogne for fremtiden må køre med 70 km's hastighed. Naturligvis kunne man harcelere over, at der nu skal eksperimenteres med person- og ikke godstransport, men det skal jeg lade ligge. Jeg vil imidlertid gøre opmærksom på, at det i hvert fald af de teknisk sagkyndige — og jeg bruger de sagkyndige, når det passer mig, ligesom flertallet bruger dem, når det passer det — over for mig er fremhævet, at en betydelig del af bussernes styre- og bremseapparater ikke kan betjenes forsvarligt ved hastigheder, der ligger væsentligt over 60 km. Dertil kommer, hvad de motorsagkyndige har oplyst, at man ved synene simpelt hen må stille mindre krav til bremseevnen for disse store vogne end for de almindelige personmotorvogne. Klart er det også, at disse store vogne er mindre manøvredegtige, og at de i sammenstødstilfælde er farligere. Og lad mig endelig gøre opmærksom på, at den dispensationsbeføjelse, jeg har efter § 44, stk. 3, i den gældende færdselslov, ikke har bevirket, at jeg er blevet overrendt. Der foreligger 1 ansøgning, som i øjeblikket er til behandling i vejdirektoratet. Jeg vender mig imod dette ændringsforslag, som jeg tror er i strid med den overalt i udlandet rådende tendens.

Man skal være varsom med at spå, specielt om fremtiden — som Storm Petersen har sagt — men jeg tror, at vi inden så forfærdelig længe bliver stillet over for også i dette land alvorligt at måtte overveje hastighedsbegrænsning også uden for tæt bebyggede områder. Jeg tror, det kommer i løbet af nogle år. Jeg ved, at det tyske rigs-

trafikministerium har rejst spørgsmålet over for Ländernes trafikministerier, det er til overvejelse hos de tyske myndigheder. Jeg ved, at man i FN's økonomiske kommission for Europa overvejer at foreslå, at man skal eksperimentere med spørgsmålet på alle europæiske landeveje med 90 km som maksimum. Jeg hører til dem, der tror på, at dette spørgsmål melder sig inden for en overskuelig tid, og også derfor vender jeg mig imod dette ændringsforslag, som klart strider mod den tendens, som jeg mener at spore i udviklingen i udlandet.

Endelig vil jeg sige om ændringsforslag nr. 6 — jeg har lovet ikke at bruge stærke udtryk, men jeg vil i hvert fald have lov til at sige, at jeg synes, det ikke er forsvarligt at stille et sådant forslag under hensyn til den fare, som uforsvarlige overhalinger frembyder, og jeg beder forslagsstillerne nøje overveje, om dette forslag virkelig kan stemme overens med art. 54 i Genèveprotokollen af 19. september 1949 om færdselstavler og færdselssignaler, en konvention, som Danmark har ratificeret.

Nogle af de ærede medlemmer — det gælder det ærede medlem frøken Helga Pedersen og det ærede medlem hr. Gøting — har nævnt en statistik, som udvalget har fået, om de trafikdræbtes egen skyld. Det ærede medlem frøken Helga Pedersen sagde, at denne statistik havde overrasket udvalget, og det ærede medlem hr. Gøting syntes i sin argumentation at lægge megen vægt på denne statistik. Nu er der vel dertil at sige, at for det første behøver en statistik, som rubricerer den dræbte efter hovedansvar, ikke at indebære, at motorføreren er uden ethvert ansvar; man kunne også gøre den betragtning gældende, at nogle af de trafikdrab, der rubriceres som den dræbtes egen skyld, kunne være undgået, hvis hastigheden havde været lavere, end den faktisk var.

Men da jeg bemærkede, at man både i pressen og blandt de enkelte ordførere under udvalgsbehandlingen hæftede sig så meget ved disse tal, har jeg ladet dem dissekere for at se, hvad det drejede sig om. Det er rigtigt, at der i 1957 dræbtes fodgængere i et antal af 153, indrubriceret under kategorien: deres egen skyld; af de 153 var de 18 børn under 6 år, andre 18 børn under 14 år og 90 personer over 60 år; der var kun 27 af dem,