

[A. C. Normann.]

vanskeligheden ligger vist deri, at den højtærede justitsministers og flertallets anskuelser med hensyn til den måde, hvorpå § 57 og det forslag til § 35, stk. 4, han selv har fremsat, skal administreres, er så forskellige. Jeg har opfattet justitsministeren sådan, at får vi denne generelle hastighedsbegrænsning, vil der i København kun blive tale om meget få undtagelser fra den. Det vil altså sige, og det bekræftes også af den højtærede ministers bemærkninger for lidt siden om, at der ikke skulle skiltes særligt i disse 2 300 gader, eller hvor mange det er, at alle de steder, hvor der ikke skiltes særligt, er den generelle hastighed maksimalt 50 km.

Ministeren har bekræftet i udvalget, at kun i få tilfælde ville der blive truffet bestemmelse om andre hastighedsbegrænsninger end 50 km. Vi har spurgt ministeren, om der ville komme nogen begrænsninger f. eks. på 30-35 km. Ministeren har sagt, at det ikke var hans opfattelse, at der ville komme mange af dem. Vi har spurgt den højtærede minister i udvalget, om det var hans mening at administrere sit forslag sådan, at der ved de store trafikårer i København, de gennemgående veje, jeg kunne nævne en lang række af dem ved navn, Øster Allé, Nørre Allé, Bernstorffsvej, Ryvangs Allé og alle disse store gader, som har karakter af gennemgående trafikårer, skulle skiltes med en højere hastighed end 50 km, f. eks. 60 km. Den højtærede minister har udtrykkeligt sagt, at det ikke var hans hensigt; det ville kun blive indført på få steder i forbindelse med udfaldsveje. Den højtærede minister ryster på hovedet, men jeg tror, udvalget er enig om, at det er det indtryk, ministeren har givet os.

Når det er tilfældet, er der tilbage det hovedindtryk, at den mulighed, ministeren åbner for at afvige fra de 50 km, kun skal bruges i meget ringe udstrækning, og hvis folketinget i dag vedtager den højtærede ministers forslag, står vi over for gennemførelsen af en almindelig hastighedsgrænse på 50 km i byerne, købstæderne og landsbyerne foruden naturligvis i København. Det er den tilstand, som jeg tror er skadelig, og som jeg ville have talt imod.

Reedtz-Thott: Kun en enkelt kortfattet bemærkning i anledning af den højtærede

justitsministers udtalelse, som jeg også genkender fra første behandling, om, at befolkningen ville stå som et værn om denne hastighedsbegrænsning. Jeg kører hver dag gennem det famøse område, omfartsvejen omkring Køge, og har noteret mig, at siden de 50 km i sin tid blev indført, er farten gradvis vokset i trafikken på det stykke. Oprindelig var det de 50 km, nu er den gledet op til 60-65 km. Det er i og for sig meget rimeligt; der er ingen af befolkningen, der løfter sig i protest af den grund. Jeg vil sige til den højtærede justitsminister, at det er kun politiet, der kan opretholde disse fartbegrænsninger, og jeg tror, justitsministeren må forestille sig meget store politistyrker, hvis en generel fartbegrænsning skal overholdes.

Med hensyn til trafikøkonomien er vi naturligvis enige; den kan ingen af os bedømme, fordi den slags kun kan vises i praksis, men vi kan dog vist være enige om, at hvis farten i trafikken i almindelighed bliver langsommere, vil det også være dyrere at afvikle den.

Hvad endelig mit udtryk „irrelevant“ om statistikken angår, har det for så vidt den begrundelse, at man i udlandet har kørt så meget stærkere og også den dag i dag kører så meget stærkere end herhjemme, så at en fartbegrænsning dér må virke som en betydelig større bremse på den almindelige fart, og derfor vil også ulykkesstatistikken falde betydeligt mere i udlandet. Man kan også sige, at den vil falde betydeligt mindre i Danmark.

Her kommer vi så til spørgsmålet, om en hastighedssænkning overhovedet vil virke som en ulykkesænkende faktor. Det vil den formentlig ud fra den betragtning, at hvis vi f. eks. sætter farten helt ned til 25 eller 30 km, ville der ske endnu færre og navnlig endnu færre alvorlige ulykker, men jeg har den tro, og det er det, jeg endnu gerne vil slå et lille slag for, at vi langt bedre kan få en nedgang i ulykkerne, hvis vi i stedet for at indføre en generel hastighedsnedsættelse kunne lære folk at nedsætte farten på de steder og under de omstændigheder og i de byer, hvor det er mest påkrævet.

Holmberg: Det er bare en enkelt bemærkning til justitsministeren, at det egentlig står svagt til, når han nu forsøger at argu-