

[Justitsministeren.]

enkelt medlem af udvalget har tiltrådt forslaget.

Jeg kan tiltræde de synspunkter, der er anført i udvalgets betænkning. Jeg finder anledning til at sige til det ærede medlem hr. Boye Hansen, at spørgsmålet om iværksættelse af forsøg uden hastighedsbegrænsning — som det fremgår af betænkningen — vil blive overvejet, men noget definitivt tilsagn er ikke givet og kunne vanskeligt gives, fordi det afhænger af en vurdering af mulighederne af at opnå den fornødne øgede politindsats, navnlig hvis det er hensigten at gøre enkelte af forsøgene mere langvarige, end tilfældet hidtil har været.

Jeg vil gerne bekræfte, at det er hensigten, at vi i justitsministereiet vil overveje en forbedring af kørelærernes uddannelse. Jeg er lidt skeptisk over for mulighederne, men det er klart, at vi vil gå til sagen uden nogen forudindtagetthed.

Jeg vil gerne gøre opmærksom på, at da det er hensigten efter lovforslagets gennemførelse at iværksætte hastighedsbegrænsning for dagene omkring påsken 1962, ser jeg mig nødsaget til til tredje behandling at stille 2 ændringsforslag gående ud på, at loven træder i kraft straks, og at loven kan stadfæstes straks efter dens vedtagelse; jeg vil derfor gerne henstille til den højtærede formand, at lovforslaget går til fornyet udvalgsbehandling.

**Niels Ravn:** Når man er principiel modstander af færdselsregulering og højnelse af færdselskulturen gennem foranstaltninger af den art, der her er tale om, vil man altid være noget betænkelig ved et sådant forslag, selv om det kun har forsøgs karakter.

Jeg mener, at de erfaringer, vi har indvundet under den partielle hastighedsbegrænsning, ikke taler til gunst for fortsættelse af disse foranstaltninger. Jeg kan nævne et par ganske enkelte eksempler.

På hovedvej 1 er der på strækningen fra Damhuskroen til Tåstrup partielle hastighedsgrænser; de skifter hurtigt — ja, inden for 100 m — mellem 50, 60 og 70 kms hastighed. Men min erfaring på den strækning gennem talrige passager er, at ingen overholder disse hastighedsbestemmelser. Kørehastigheden på den pågældende strækning ligger altid væsentligt højere end det

tilladte. Forholdene er af en sådan karakter, at man normalt kører med væsentlig hurtigere fart end den, der står på skiltene. Vil man ikke være til gene for trafikken på den pågældende strækning ved at bryde ud og give anledning til talrige overhalinger, men vil glide med i trafikstrømmen, bliver man automatisk lovovertræder, og det gør samtlige trafikanter på hele strækningen.

I en by som Slagelse har man udformet hastighedsbegrænsninger på henholdsvis 40, 50 og 60 km. Men jeg har aldrig nogen sinde kunnet passere denne by med disse hastigheder. Min erfaring er, at man må ned på en hastighed af omkring 20 km, hvis man skal køre forsvarligt; hyppigt må man køre langsommere, ja, så langsomt, at det overhovedet ikke kan konstateres på kilometertælleren. Altså her er det ikke muligt med forsvarlighed at passere med den hastighed, som er tilladt. Nu ved jeg vel, at en hastighedsgrænse ikke angiver den hastighed, man skal have, men at tallene angiver den hastighed, der er tilladt. I en by som Slagelse vil det kun være i nogle få natteimer, hvor man måske med forsvarlighed kan køre med den tilladte hastighed.

Noget tilsvarende vil ske, hvis vi får de generelle hastighedsgrænser på vore hoved- og landeveje. Der vil blive lange strækninger, hvor vejene er således udbygget med hensyn til oversigtsforhold, overhalingsmuligheder o. s. v., at man — med de moderne motorkøretøjer, vi efterhånden har, og således som de teknisk er udstyret — kan køre med væsentlig større hastigheder end dem, der her er tale om, 80 og 100 km. Omvendt vil der være andre, også betydelige strækninger, hvor det, hvis man falder for fristelsen, vil være ganske uforsvarligt at køre med de hastigheder, hvad enten det drejer sig om 80 eller 100 km.

Det er de principielle betænkeligheder, men dertil kommer jo spørgsmålet om forsøgene. Man kan jo i og for sig ikke have noget imod, at der gøres forsøg; det er kun rimeligt, at man igennem forsøg søger at nå frem til det rette standpunkt. Nu glippede forsøgene for den højtærede justitsminister i fjor, idet højere magter end justitsministeren, nemlig vejrguderne, greb ind. I de perioder, der var tale om, var de klimatiske forhold jo af en sådan art, at ingen nok så modig bilist blot kunne nærme