

[Justitsministeren.]

Efter de udenlandske erfaringer var der god grund til at antage, at hastighedsgrænserne ville have 2 virkninger: dels en vis begrænsning i uheldstallet, dels en virkning i retning af at gøre uheldene mindre alvorlige.

Det måtte imidlertid også forventes, at hastighedsgrænsernes virkning ville variere efter vejtyper. Det var således på forhånd klart, at hastighedsgrænserne stort set måtte blive uden betydning inden for de bymæssige bebyggelser; forholdet er jo i realiteten det, at de midlertidige hastighedsgrænser ikke gælder her, idet den almindelige regel i færdselslovens § 35, stk. 1, om hastighedens afpasning efter forholdene praktisk taget altid vil føre til en væsentlig lavere hastighed end 80 km/t.

Med det, jeg her har sagt, har jeg berørt noget væsentligt vedrørende de midlertidige hastighedsgrænseres virkeområde. Dette kan alene være landdistrikterne, og disse repræsenterer kun knap en fjerdedel af samtlige færdselsuheld. Det må imidlertid samtidig fremhæves, at de alvorligste ulykker sker her; omkring halvdelen af alle, som dræbes i trafikken, bliver dræbt i landdistrikterne, og disse distrikter tegner sig for næsten en tredjedel af de alvorligt tilskadede.

Men også i landdistrikterne måtte man forvente, at hastighedsbegrænsningernes virkning varierede efter vejtyper. Om de mindre biveje gælder til dels, hvad jeg allerede har sagt om vejene i de bymæssige bebyggelser. Og med hensyn til motorvejene og de største hovedveje er der vel mange, der har stillet sig skeptisk over for hastighedsbegrænsningerne, og jeg er ikke uforstående over for denne skepsis, selv om jeg har fundet det rigtigst at inddrage også disse veje under forsøgene.

De resultater, som nu foreligger, er vel i deres hovedlinjer stemmende med, hvad vi kunne vente. Det viser sig således, at virkningen ligger på amtsvejene og de 2-sporede hovedveje uden for tætbebyggede områder, d. v. s. på veje, der synes at repræsentere omkring 60 pct. af samtlige uheld i landdistrikterne — altså et ret betydeligt virkefelt. Overraskende er vel imidlertid den tidsmæssige variation med hensyn til hastighedsgrænsernes virkning; medens ned-

gangen i uheldstallene i sommermånederne må forekomme endog meget betydelig, er der ikke sikkert grundlag for at antage, at hastighedsbegrænsningerne i forårsmåneder har reduceret uheldstallene.

Jeg vil imidlertid gerne understrege, at det foreliggende materiale alene er egnet til at belyse spørgsmålet om hastighedsgrænsernes egnethed til at begrænse antallet af uheld — ikke spørgsmålet om deres egnethed til at gøre uheldene mindre alvorlige. Beklageligvis har det ikke været muligt inden for den tid, der har stået til transportforskningsudvalgets rådighed, at inddrage dette spørgsmål i dets arbejde.

Konklusionen af det foreliggende materiale må efter min mening blive følgende: vi må nu lægge til grund, at de midlertidige hastighedsbegrænsninger er egnet til at formindske uheldstallene. Men vor konklusion på dette punkt er begrænset i henseende til såvel vejtyper som årstider. For så vidt angår andre vejtyper end amtsvejene og de 2-sporede hovedveje, og for så vidt angår hastighedsbegrænsninger omkring påske, store bededag og pinse er forholdet det, at der savnes sikkert grundlag for at antage, at begrænsningerne reducerer uheldstallene, medens — og det vil jeg gerne understrege — det er uafklaret, om begrænsninger har en virkning i retning af at gøre uheldene mindre alvorlige.

Herefter kan jeg ikke anse det for rigtigt, at de midlertidige hastighedsbegrænsninger afskrives som et middel i kampen mod færdselsulykkerne, og jeg foreslår derfor, at gyldigheden af bestemmelsen om adgang til at fastsætte disse begrænsninger forlænges til d. 31. januar 1964.

Nogen ville måske anse det for mere konsekvent i forhold til undersøgelsesresultaterne, om jeg foreslog simpelt hen at ophæve den tidsbegrænsning, der er fastsat for bemyndigelsen til at fastsætte de midlertidige hastighedsbegrænsninger. Når jeg har valgt alene at foreslå en 1 års forlængelse af bemyndigelsen, kan det betragtes som en imødekommelse af synspunkter, som jeg må gå ud fra næres af nogle af det høje tings medlemmer, og hvorefter det er ønskeligt at få et bredere materiale og en endnu mere dybtgående undersøgelse, inden der tages endelig stilling til, om de midlertidige hastighedsbegrænsninger bør være et mere