

[Bøye Hansen.]

Heraf fremgår det, at transportforskningsudvalget som hovedønske havde et forsøg i en længere periode på 6-7 uger i sommer for herved at få et bedre erfaringsgrundlag, at man mente, at store bededag og muligvis pinsen kunne undgås som forsøgsperiode, at motorvejene kunne holdes uden for fartbegrænsningen, at man fraråder forskellige fartgrænser, og at man fraråder fri hastighed i nattetimerne.

Hovedlinjen i den kommende forsøgsrække skulle herefter være, at der iværksættes forsøg med hastighedsbegrænsning i påsken samt i en længere periode i sommer, eventuelt også i nogle weekends. Jeg forstår, at det er den højtærede justitsministers hensigt at følge denne hovedlinje, som også jeg kan tiltræde.

Et mindretal i udvalget forbeholder sig sin stilling og vil selv redegøre herfor. Det er mit indtryk, at dette forbehold til en vis grad skyldes, at ministerens redegørelse for forhandlingerne med transportforskningsudvalget ikke forelå, da betænkningen blev skrevet. Da denne redegørelse altså nu foreligger, således som jeg har omtalt, er der måske håb om, at også nogle af mindretallets ærede medlemmer vil stemme for lovforslaget, som jeg hermed sammen med et flertal i udvalget skal anbefale til vedtagelse uforandret.

Helga Pedersen: Det må vel siges, at de oplysninger, der er fremkommet under udvalgsbehandlingen af dette lovforslag, for så vidt ikke har styrket begrundelsen for at fortsætte disse forsøg med periodiske hastighedsbegrænsninger. Vore ledende automobil-sammenslutninger har fremsendt henvendelser, der udtrykker tvivl om forsøgenes nytte. Man foreslår forskellige ændringer i eventuelle forsøgsrækker i forhold til sidste års forsøg, hvis folketinget beslutter sig til, at nye forsøg skal foretages.

Navnlig synes jeg imidlertid det er interessant, at rigspolitichefen har udtalt, at de periodiske hastighedsbegrænsninger bortset fra sommerperioderne ikke har haft nogen uheldnedsættende virkning, så vidt rigspolitichefen kan skønne efter transportforskningsudvalgets rapport.

Efter at have fremsat nogle synspunkter om de enkelte forsøgsperioder slutter rigs-

politichefen sin udtalelse således — hvis jeg må tillade mig at citere —:

„Alt i alt er jeg af den opfattelse, at de indvundne erfaringer fra de hidtidige forsøg er så få og af så ringe værdi, at det endnu ikke er muligt at drage nogen konklusion om virkningen af midlertidige hastighedsbegrænsninger, i hvilken forbindelse skal nævnes, at det for mig fortsat stiller sig meget usikkert, hvorvidt den tilsyneladende konstaterede nedgang i antallet af færdselsuheld i sommerperioden skyldes hastighedsbegrænsningen som sådan eller meddelelserne i presse, radio m. v. om den øgede politindsats. Der synes imidlertid at være tilstrækkelig grund til at fortsætte forsøgene.“

Vi har altså her fået, hvad jeg efterlyste under lovforslagets første behandling. Vi har fået den praktiske politimands, den praktiske sagkundskabs, den erfarne politimands vurdering af det materiale, vi har foran os. Som det er sagt så ofte, er et spørgsmål om færdselssikkerhed et stort og alvorligt spørgsmål, og det er lige stort og lige alvorligt for tilhængere af og modstandere mod hastighedsbegrænsninger, men det forekommer mig, at spørgsmålet ikke må afgøres ved teoretiske beregninger og målinger alene. Det må høre med i vore endelige afvejelser til sin tid, hvad erfarne tjenestemænd, som arbejder i marken med disse spørgsmål, mener.

I øvrigt har det været et væsentligt formål med udvalgsbehandlingen at undersøge, om der kunne opnås enighed med den højtærede minister om tilrettelæggelsen af forsøg i dette år. Baggrunden for denne diskussion måtte selvsagt i første række være de erfaringer og ønsker, transportforskningsudvalgets betænkning gav anvisning på. Hertil knytter sig de vurderinger, ønsker og advarsler, som kom frem under udvalgsbehandlingen i sig selv.

Af disse sidste vil jeg fremhæve, at den ene af vore 2 automobil-sammenslutninger, KDAK, foreslog, at motortrafikken i tiden kl. 24-6 skulle fritages for restriktioner af den påtænkte art, fritages for forsøg for at udtrykke det ligefrem. Man har henvist til, at kun meget få ulykker med personskade erfaringsmæssigt er indtruffet i dette tidsrum, og at hastighedsbegrænsning, som