

[Boye Hansen.]

kommande. Det er oplyst, at ved denne undersøgelse er alle relevante forhold taget i betragtning såsom vejrlig, vejforhold, mængden af vejreparationsarbejder o.s.v.

Der er altså her tale om en meget overbevisende analyse, der på den mest eklatante måde udviser en så betydelig nedgang i ulykkestallene i den omhandlede periode med hastighedsbegrænsning i Sverige, at jeg udmærket forstår, at hr. Svend Bergsøe over for udvalget gav udtryk for, at han som formand for Rådet for større Færdselsikkerhed ville være dybt urolig, hvis man opgav forsøgene med hastighedsbegrænsning i sommer. Det ville efter hr. Bergsøes opfattelse på baggrund af disse svenske resultater være et eksperiment med menneskeliv. Jeg deler helt denne opfattelse.

Hr. Bergsøe fandt det ligeledes meget betænkeligt at gå til en hastighedsbegrænsning på 90 km og mente, at vi fortsat burde stå på de 80 km, som altså var grundlaget for de nævnte svenske forsøg, der har givet så overbevisende resultater. Nu er det vel uden videre klart, at der er nogle forskelle mellem svenske og danske forhold, men vel næppe så store, at det kan forrykke helhedsindtrykket af de her nævnte resultater.

Man vil forstå, at jeg bl. a. på denne baggrund meget indtrængende på det mindretals vegne, som jeg i dette forhold repræsenterer, må anbefale det høje ting at stemme for ændringsforslag nr. 4, hvorefter fremtidige forsøg skal anordnes på grundlag af 80 km hastighed.

Vedrørende forslaget om at forhøje maksimalhastigheden for busser fra 60 til 70 km er der enighed i udvalget, omend fra nogle sider med nogen betænkelighed, således som dette kom til udtryk allerede ved første behandling. Et mindretal på 4 medlemmer, de samme ærede medlemmer, som har stillet ændringsforslag om et år uden hastighedsbegrænsning, ønsker imidlertid at gå videre, idet det nævnte mindretal tillige ønsker at forhøje maksimalhastigheden for lastbiler, herunder også lastbiler med påhængsvogn og biler med campingvogn, til 70 km og har stillet ændringsforslag nr. 5 herom. Jeg må stærkt advare imod at gå med til dette forslag. Det vil efter min mening være dødsensfarligt at hæve maksimalhastigheden for de

meget tunge køretøjer, og ganske særligt når det gælder lastvogne med påhængsvogne. Det vil yderligere bidrage til at presse fartniveauet op i et plan, der indebærer betydelige risikomomenter.

Det er efter min mening ikke tilstrækkeligt at henvise til, at moderne lastbiler er bedre teknisk udstyret og bl. a. er forsynet med et effektivt bremsesystem. Om man så blokerede bremserne, kan så store vogntog, som der her er tale om, være yderst farlige, når de kører med høje hastigheder, og, som jeg allerede sagde ved første behandling, manden bag rattet er stadig den samme, selv om teknikken forbedres.

Det er, synes jeg, et dårligt argument at henvise til, at lastbilerne allerede nu i stor udstrækning overskrider maksimalhastighedsbestemmelsen. Det gælder vel fortsat i dette land, at lov er lov, og lov skal holdes, og det er politiets opgave at medvirke hertil.

Jeg synes heller ikke, at det har tilstrækkelig vægt, at man henviser til forhold f. eks. i Tyskland, der jo har de store autostradaer, hvor en højere hastighed for disse tunge køretøjer måske kan forsvares. Danmark er jo et lille land, og vi har ikke i almindelighed veje, der er store nok til uden risiko at kunne tage en højere hastighed for de her nævnte køretøjer. Man må vel også tage i betragtning, at en sådan forhøjelse af de tunge køretøjers hastighed vil medføre et betydelig forøget slid på vore veje med deraf følgende stærkt forøgede vedligeholdelsesomkostninger. Dertil kommer yderligere, at den procentvise andel af små og mindre køretøjer er steget forholdsvis stærkt, og hvis man nu hævede det almindelige fartniveau, ville også disse små og mindre køretøjer presses op i hastigheder og overhalingssituationer, som de ikke har maskinkraft nok til at klare. Dette må indebære så alvorlige risikomomenter, at det må være yderst betænkeligt at medvirke hertil.

Jeg skal herefter anbefale at stemme for de af den højtærede justitsminister stillede ændringsforslag nr. 1 og 2, som er tiltrådt af hele udvalget. Jeg anbefaler at stemme for ændringsforslag nr. 4, som går ud på at fastholde 80 km grænsen, og jeg må anbefale at stemme imod ændringsforslagene nr. 3, 5 og 6 om et år uden hastighedsbegrænsning og om at hæve maksimal-