

[Axel Ivan Pedersen.]

viden og ansvarsløst sætter sig til rattet i tillid til, at det nok går, at det ikke bliver opdaget, og derved påfører ikke alene sig selv, men også og ikke mindst andre en betydelig risiko. Jeg tror, befolkningens store flertal vil finde det mest rimeligt, at folketinget først og fremmest søger at skabe mulighed for beskyttelse af alle andre trafikanter, der har et rimeligt krav herpå, og jeg synes, at det må veje tungt i folketingets overvejelser, at den fornemste juridiske ekspertise, vort land råder over, har udtalt sig for indførelse af en promilleregulering.

Boye Hansen: Som medlem af færdselssikkerhedskommissionen og som tilhørende det ene af denne kommissions mindretal vedrørende hastighedsbegrænsning skal jeg tillade mig at gøre et par enkelte bemærkninger om dette spørgsmål.

Det er rigtigt, at det lovforslag, der nu foreligger, ikke indeholder noget om hastighedsbegrænsning, idet ministeren anfører, at han har fulgt kommissionens flertal, og det er helt i orden. Men hvad nu angår mindretallet, vil jeg gerne gøre en enkelt bemærkning vedrørende spørgsmålet om generel hastighedsbegrænsning i bymæssig bebyggelse, idet jeg gerne vil nævne, at i december 1964 vedtog den europæiske transportministerkonference en anbefaling til de medlemslande, som ikke allerede havde gennemført en sådan regel, om at fastsætte en generel hastighedsbegrænsning på enten 50 km eller 60 km i timen i bymæssigt bebyggede områder. De lande i Europa, der var tale om, og som henvendelsen formentlig var rettet til, var Danmark og Spanien. Det vil sige, at de var de eneste lande, der ikke havde indført sådanne regler.

Når man i så at sige alle de øvrige lande i Europa har en generel hastighedsbegrænsning i bymæssig bebyggelse, må det naturligvis have en vægtig baggrund, ellers havde man det næppe, og baggrunden er formentlig den — det fremgår også af de oplysninger, der foreligger — at man har anset det for mest betryggende i færdselsmæssig henseende. Dertil kommer den kendsgerning, at der nu til kommissionen er kommet en alvorlig henvendelse fra de kommunale organisationer og fra Københavns magistrat på borgerrepræsentationens vegne, hvori

man også giver udtryk for et stærkt ønske om at få indført generel hastighedsbegrænsning i de bymæssige områder, fordi man anser det for at være mest færdselssikkert, og man anfører også et andet i hvert fald for mig meget vigtigt argument, nemlig dette, at en generel hastighedsbegrænsning i byerne vil medvirke til at bedre bymiljøet, vil medvirke til at skabe større tryghed for dem, der skal færdes i byerne. Og det er jo ikke alene motorførere, der er jævntthen stadig væk et betydeligt antal fodgængere i vore byer, der er jævntthen også stadig væk et betydeligt antal ældre og børn, der skal færdes i vore byer. Derfor er det ganske afgjort, at en hastighedsbegrænsning, som kan skære toppen af hastighederne, som kan medføre en mere glidende trafik, også vil skabe en større tryghed og derved et bedre bymiljø. Vi skal jo erindre os, at vore byer ikke er bygget til den moderne trafik; det er vel derfor helt rimeligt, at vi prøver på at indrette trafikken efter de byer, vi nu engang har, for dem kan vi ikke uden videre lave om, i hvert fald ikke særlig hurtigt.

Jeg vil gerne anføre én ting til i denne forbindelse, nemlig at det forekommer mig, at når der kommer henvendelser, så at sige enstemmige, fra de kommunale organisationer fra hele landet om at få gennemført sådanne foranstaltninger, er det lidt urimeligt over for det kommunale selvstyre, at man blankt går imod og ikke vil medvirke dertil. Jeg synes, man burde give de kommunale myndigheder mulighed for at medvirke til at skabe det rette miljø i deres egne byer.

Hvad angår en generel hastighedsbegrænsning, har kommissionens mindretal tilsluttet sig en sådan ud fra den betragtning, at der har været foretaget en lang række undersøgelser af, hvad hastighedsbegrænsning kan medføre af nedsættelse af ulykkernes antal, som ganske vist ikke har givet noget klart resultat, men som heller ikke har vist, at en generel hastighedsbegrænsning er nytteløs. Jeg har stadig væk den opfattelse, som også mindretallet har givet udtryk for, at ulykkers sværhedsgrad i høj grad er bestemt af den hastighed, der køres med i ulykkesøjeblikket. Det viser sig da også, at man rundt om i verden, fordi den stadig udviklede teknik medfører en stadig stigende hastighed, er begyndt at klippe toppen af hastigheden. Det er sket i Eng-