

[Boye Hansen.]

land, hvor man har en generel hastighedsbegrænsning på 70 miles, hvilket svarer til 113 km, i timen, gradueret nedad efter vejenes beskaffenhed. I vort naboland Sverige har man indført en generel hastighedsbegrænsning med 90 km i timen som basishastighed og reguleret opad til 110 km og 130 km henholdsvis på store veje og på motorveje. Det vil sige, at man dér har erkendt, at der virkelig er anledning til at klippe toppen af hastigheden, og i virkeligheden er det også kun det, færdselssikkerhedskommissionens mindretal ønsker. Jeg vil derfor give udtryk for ønsket om, at det bliver muligt under udvalgsarbejdet også at diskutere spørgsmålet om hastighedsbegrænsning, dels generelt, dels i bymæssig bebyggelse.

**Horn:** Når jeg sidder og hører på denne debat og tænker tilbage på, da vi for ca. 10 år siden havde en tilsvarende debat ved behandlingen af den nuværende færdselslov — jeg havde den ære at være formand for udvalget, som havde et meget omfattende arbejde bag sig — er jeg lidt skuffet over, at alle ordførere, bortset fra én, stiller problemet om en promillegrænse op, som om det er gamle juridiske formuleringer, som vel har deres rod tilbage i 1800-tallet, der skal være afgørende for, hvorledes det danske folk skal stille sig til det samfund, vi lever i i dag med en biltæthed, som ingen havde forestillet sig for 10 år siden. Det er underligt at tænke sig, at man efter 10 års udvikling i biltrafikken og i trafikken i al almindelighed — vi er jo ikke i stand til at adskille trafikken, som vi gerne ville — alligevel falder for fristelsen til at tænke i gamle baner.

Jeg forstod, at det ærede medlem fru Else-Merete Ross, som også var med dengang, havde fået øje for, at der er sket en udvikling, og det, jeg gerne vil bede om, er, at man under den fortsatte forhandling i udvalget på en eller anden måde prøver at løfte sig ud af den tankegang, som ligger i vor nuværende færdselslov, som har sin rod tilbage i 1920'erne, da den første egentlige bilfærdselslov blev vedtaget. Det er vel ikke underligt, at traditioner gør et stærkt indtryk på folk, men når vi ved, som fru Else-Merete Ross også gjorde opmærksom på, hvor mange dræbte der er, hvor mange svært skadede der er, vil jeg gerne spørge:

kan vi som en kulturnation være bekendt ikke at have styrke til at løfte os ud af gamle tankebaner, fordi det kan være bekvemt over for generationen i dag og måske over for den kommende ikke at tage standpunkt? Vi ved godt — det hører vi næsten hveranden dag i radioen — at vores nation er blevet devalueret på mange områder. Vi har det højeste antal af kønssygdomme, vi er det mest berygtede land, hvad angår hash, vi har masser af virksomheder, der går ned osv. Det var nok på tide, at Danmarks befolkning og også folketinget prøvede at vise, at der er lidt tilbage af de gamle vikinger.

**Justitsministeren (Thestrup):** Jeg vil gerne takke ordførerne for den tilslutning, jeg har fået til selve lovforslaget, og jeg vil gerne takke både ordførerne og de øvrige talere for de principielle bemærkninger, de har gjort om to overordentlig vigtige emner, spørgsmålet om hastighedsbegrænsningen og spørgsmålet om, hvordan vi bedst bekæmper spirituskørsel. Jeg vil gerne gøre nogle mere principielle bemærkninger om disse to spørgsmål.

Ved lovforslagets fremsættelse nævnte jeg ganske kort, at regeringen ikke stiller forslag om indførelse af faste hastighedsgrænser, idet man følger flertalsindstillingen i den betænkning fra færdselssikkerhedskommissionen, der er afgivet for nylig, og som er sendt til alle folketingets medlemmer. Selv om jeg ikke her kan komme ind på hele den udførlige argumentation for og imod hastighedsbegrænsning, som gengives i betænkningen, vil jeg dog gerne fremhæve, at jeg føler mig overbevist om det rigtige i kommissionsflertallets vurdering, at faste, generelle grænser for hastigheden ikke vil betyde nogen forbedring af færdselssikkerheden, men snarere vil medføre en række ulemper. Det må jo erindres, at vi allerede i dag i høj grad har gjort brug af hastighedsbegrænsning som trafiksikkerhedsforanstaltning, idet der er indført lokale hastighedsgrænser på strækninger, hvor de trafikale og sikkerhedsmæssige forhold taler derfor. Dette gælder særlig på mange indfaldsveje til byerne, hvor der sker en farlig sammenblanding af den lokale trafik og den hurtigere landevejstrafik. Allerede eksistensen af disse mange lokale hastighedsgrænser, som i øvrigt har den væsentlige fordel fremfor en