

[Axel Ivan Pedersen.]

bl. a. fordi vi ikke gennemfører en lovgivning, der ikke giver anledning til fortolkning, men tværtimod tilsidesætter det eneste objektive kriterium: blodalkoholkoncentrationen? Når man hertil føjer, at spirituskørslen koster det danske samfund mellem 400 mill. kr. og 500 mill. kr. om året, turde det også af den grund være en værdig opgave for dette folketing, at medvirke til nedsættelsen af disse omkostninger og ikke det modsatte.

Jeg kan ikke slutte disse bemærkninger uden at sige, at ingen kan fortænke mig i, at jeg ikke finder det særlig opløftende, at års sagligt kommissionsarbejde i færdsels-sikkerhedens tjeneste, der oven i købet afsluttedes med en enstemmig indstilling, af såvel ministeren som regeringen fejedes af bordet, for så vidt angår det mest væsentlige. Det må give anledning til spørgsmålet: hvilke hensyn har man ment burde gå foran de saglige, videnskabeligt begrundede, med tilslutning fra den højeste juridiske sagskundskab, vort land råder over?

Boye Hansen: Som medforslagsstiller til ændringsforslagene vedrørende hastighedsbegrænsning under nr. 7, 10 og 17 ønsker jeg at gøre nogle enkelte bemærkninger, idet jeg dels vil henvise til det, jeg allerede sagde herom under sagens første behandling, dels hertil gerne vil føje, at Danmark har flere dræbte pr. 1.000 motorkøretøjer end de fleste andre lande, og vi har ca. dobbelt så mange som USA. På denne alvorlige baggrund kan det nok undre, at vi her i Danmark stadig nægter at anerkende de foranstaltninger, der har nedbragt antallet af trafikdræbte i en række andre lande, hvor man har klippet toppen af hastigheden ved at indføre hastighedsbegrænsning. Det gælder USA, det gælder England, og det gælder også Norge og Sverige. Netop i dag har man i pressen kunnet læse om, at man i Sverige pr. 1. juni har indført maksimal sæsonhastighedsbegrænsning på 70 km i timen for ca. 85 pct. af samtlige svenske veje. Det kan nok undre, at vi i Danmark viger tilbage for så beherskede restriktioner som en hastighedsbegrænsning til 120 km hastighed i timen på motorveje og 100 km på andre veje. Personlig så jeg helst, at man havde det som i Sverige, hvor der er en udgangshastighed, en basishastighed på 90 km, gradueret

opad efter vejenes beskaffenhed, men det ville være endnu bedre, hvis vi kunne nå dertil, at vi fik harmoniseret lovgivningen på dette område med henholdsvis Norge og Sverige.

Det er blevet anført som et argument imod hastighedsbegrænsning, at det er at underkende trafikanternes egen evne til selv at finde den rigtige hastighed efter forholdene. Jeg tror ikke på, at dette argument er rigtigt, når man samtidig føjer til, at dér, hvor der er stedvis hastighedsbegrænsning, accepterer man den. Jeg tror tværtimod, det er en underkendelse af borgernes lovlighed i almindelighed, for det ligger jo helt enkelt sådan, at ca. 85 pct. af trafikanterne overholder de gældende regler, også vedrørende hastigheden, det er de 15 pct., der ødelægger dem, og det er derfor, man er nødt til efter min opfattelse at have en begrænsning, som gør det muligt at ramme de mest vilde hastigheder.

Hvad angår den lokale hastighedsbegrænsning, ligger det sådan, at næsten alle lande i verden har fast maksimal hastighed i bymæssig bebyggelse. I Europa er det kun Danmark og Spanien, som ikke har det. Vore byer er dog ikke mere sikre i trafikmæssig henseende end andre landes byer. Der er til udvalget rettet henvendelse fra de kommunale organisationer, eksempelvis fra Den danske Købstadforening, De samvirkende Kommunalforeninger, Foreningen Bymæssige Kommuner og fra Københavns magistrat på borgerrepræsentationens vegne om, at man gav tilladelse til, at man indførte generel hastighedsbegrænsning i bymæssig bebyggelse på 50 eller 60 km i timen. Et mindretal i udvalget har stillet forslag om en sådan hastighedsbegrænsning på 60 km i bymæssig bebyggelse. Disse henvendelser fra de kommunale institutioner og organisationer viser altså, at der ude i kommunerne er et tværpolitisk flertal for at indføre hastighedsbegrænsning i bymæssig bebyggelse. Det forekommer mig derfor noget urimeligt, at man vil nægte kommunerne retten til selv at medvirke til at skabe det miljø, som de ønsker i deres byer, så meget mere som vore byer jo er gamle byer, der ikke er bygget til den nye, moderne trafik, vi kan derfor ikke indrette byerne efter trafikken, men vi kan i høj grad indrette trafikken efter byerne.