

[Aksel Larsen.]

heden i sig selv er en ulykkesforvoldende årsag.

Derfor er jeg tilhænger af generel hastighedsbegrænsning, og jeg må erkende, at jeg ikke er begejstret for det ændringsforslag derom, der er stillet af et mindretal. Jeg ville foretrække, dels at man fik en ordning som i Sverige, at det blev principielt besluttet ved lov, og at ministeren fik fuld magt, men naturligvis med en pligt over for tinget til at benytte den, dels at man afpassede den tilladte maksimalhastighed efter vejenes kvalitet. Det gør man i visse andre lande, og når man så har den fornødne kontrol, bliver den stort set overholdt.

I Sverige har man haft særdeles gode erfaringer. Efter at man var kommet over perioden med indførelse af højrekørsel, hvor man havde haft en meget skrap hastighedsbegrænsning, satte man gradvis hastighedsgrænsen op, og under pres af motorfolket — for motorfolk findes også i Sverige — lod regeringen sig forlokke til at sætte den op til 100 og 110 km på bare nogenlunde gode landeveje. Ulykkerne steg i antal. Så gik man den modsatte vej og begyndte at nedskære maksimalhastigheden, og da man var nået ned til 90 km på god landevej, halveredes antallet af ulykker med dødelig udgang. Jeg citerer disse tal efter hukommelsen, men de kan sikkert verificeres.

Jeg tror ikke, man kan lade hånt om sådanne erfaringer, og det er min opfattelse, at vi burde have en generel hastighedsbegrænsning herhjemme, afpasset efter de veje, der køres på. Om det skal være 50 eller 60 km i byerne, ved jeg ikke — jeg tror såmænd, 50 var nok. Men i hvert fald ude på landevejene, hvor der ofte køres alt, alt for stærkt, og hvor de fleste ulykker jo sker, dér burde man graduere den tilladte hastighed efter vejens kvalitet.

Men naturligvis, hvis man blot i princippet får vedtaget en hastighedsbegrænsning — for mig i dette tilfælde dog gerne som foreslået af mindretallet — så er begyndelsen gjort, og hvis vi så kunne få en nogenlunde anstændig trafikikkerhedsforskning her i landet, ville man sikkert støttet på en sådan nå frem til resultater, der var endnu bedre end dem, der kunne blive en følge af vedtagelsen af mindretallets forslag.

Ja, dette skulle siges, også fordi jeg — og det gentager jeg — må erkende, at jeg tog fejl i 1959, da jeg troede, det kunne nytte at overlade til bilisterne selv at beregne, hvor forsvarligt det var at køre med den og den hastighed. Jeg vil opfordre tinget til at overveje dette meget alvorligt. Det drejer sig ikke blot om de motorførere, der kører for hurtigt og uforsvarligt, så de selv kommer til skade, men det drejer sig i nok så høj grad om dem, de rammer.

Der er jo så stort tabernakel om, hvad der skal gøres imod narkotika og al den slags, og det er rimeligt, at der er tabernakel om det, men ærlig talt: er ulykkerne ikke større på landevejene i Danmark? Er det ikke sådan, at dér er der langt flere ulykker med frygtelige følger, og er det ikke sådan, at det koster samfundet alt for meget, at man tillader dette? Jeg tror, en generel hastighedsbegrænsning ville hjælpe betydeligt derpå.

**Morten Lange:** Det er velkendt og beklageligt, at der sker en stor mængde ulykker på vore veje. Det er lige så velkendt, at antallet af ulykker i hjemmene er endnu større. Det er meget vanskeligt at lovgive for den sidste kategori. Vi prøver på at gøre noget ved den første, og vore forsøg er særdeles famlende. Vi er tit bundet af forsøg på at nærme os problemerne på en moralbunden måde i stedet for at prøve på at nærme os problemerne på en måde, som er mere baseret på et kendskab til ulykkesårsagerne, som vi skulle kunne skaffe os.

Det er f. eks. højst sandsynligt, at deltagerne i denne debat her i dette ting alle vil være mere uegnede til at føre motorkøretøj, når de forlader dette trættende sted, end de ville være, hvis de havde en promise på, skal vi nu være forsigtige og sige 0,8 af de værste.

Det er allerede mange år siden, at folk, der arbejder på retsmedicinsk institut, over for mig gjorde opmærksom på, at de ville understrege deres overordentlig store mistillid til den domfældelse, der fandt sted på grundlag af de videnskabelige undersøgelser, der tjenstligt er pålagt dem. Der er så mange led i beviset fra en meget præcis måling, som man kan klare til den sidste og meget fine decimal — og ingen kritik af den — til, hvorledes målingen i realiteten har været i