

[Otto Mørch.]

ninger med udlandet er ikke altid relevante, fordi trafikforholdene fra land til land er meget forskellige.

Ministeren søger i sin motivering for indførelse af generelle hastighedsbegrænsninger at finde begrundelser herfor i den nedgang, der har været i ulykkestallet under energikrisens begrænsninger af hastigheden. Lederen af Rådet for Trafiksikkerhedsforskning, civilingeniør V. O. Jørgensen, siger til Kristeligt Dagblad den 13. januar 1974:

„Færre ulykker vil ikke uden videre kunne sættes i forbindelse med de lavere hastigheder. Der er færre biler på vejene, og vi ved, det har indflydelse på ulykkestallet. Endvidere straffes hastighedsoverskridelser meget hårdere end tidligere, et forhold, der får folk til at køre meget forsigtigt, og i denne situation er folk virkelig indstillet på at overholde hastighederne. Hastighedsbegrænsningerne blev overholdt, før de trådte i kraft, og det er almindeligt accepteret, at det er nødvendigt at nedsætte hastigheden for at spare benzin. Det økonomiske spiller i høj grad ind, og jeg er overbevist om, at situationen ville være en anden, hvis man indførte generelle hastighedsbegrænsninger af trafiksikkerhedsmæssige grunde i modsætning til nu, hvor man gør det af sparehensyn.“

Jeg kan være helt enig i denne realistiske vurdering. Men som jeg tidligere har været inde på, ønskede den socialdemokratiske regering at få et mere sikkert grundlag for at vurdere virkningerne af generelle hastighedsgrænser, og derfor kan socialdemokratiet gå ind for i en forsøgsperiode at få belyst generelle hastighedsgrænsers betydning for færdselssikkerheden.

Når der skal drages pålidelige slutninger af dette forsøg, må det foretages af vort eneste kompetente organ på dette område, nemlig Rådet for Trafiksikkerhedsforskning. Vi må her give rådet helt frie hænder til at tilrettelægge forsøget, så det virkelig kan blive en videnskabelig dokumentation og ikke bare et slag på tasken.

Jeg er af den opfattelse, at det ideelle ville være at indføre hastighedsgrænser som af regeringen foreslået, eller som det i alt fald har stået i dagspressen at regeringen ønskede det, nemlig 90 km på landeveje og 110 km på motorvej.

Man må, når man gennemfører et sådant forsøg, holde faktorer, der ikke vedrører forsøget, som f. eks. forstærket politiovervågning og trafiktæthed, konstante eller i det mindste under kontrol. Gør man ikke det, ender man med samme dårlige forsøgsresultater som i England i 1965-66, da man indførte 70 miles grænsen. Her gik hastigheden på motorvejene ned, og antallet af personskader faldt mærkbart, men man må også huske at fortælle, at samtidig opstilledes nye automatiske adarselssystemer på motorvejene, og det viste sig, at på andre veje end motorvejene kunne der ikke konstateres resultater.

Ser vi på resultaterne i Sverige, som vi ofte sammenligner os med, viser de, at en hastighed på 110 km eller 130 km i timen ikke har haft nogen nævneværdig effekt på ulykkestallene, men at hastigheden på 90 km i timen giver et mærkbart fald i ulykkerne i forhold til 110 km. Reducerer man yderligere grænsen til 70 km i timen, som man gjorde det i 1971 på en stor del af de svenske veje, fik man et fald på 18 pct. med den største reduktion på de større ulykker og størst på de mere betydende veje, men respekten for hastighedsgrænsen faldt, jo lavere grænsen blev sat. 90 km-grænsen blev overtrådt af 25 pct., og 70 km-grænsen blev overtrådt af ikke mindre end 64 pct. af bilisterne. Her er det værd at få understreget, at intet ville være mere destruktivt for færdselssikkerheden end hastighedsgrænser, som er så urealistiske, at ingen vil overholde dem. Det ville heller ikke fremme borgernes retsbevidsthed.

Vi ville naturligvis kunne nedsætte trafikulykkernes sværhedsgrad ved at skære toppen af hastigheden, herom ingen tvivl, men der spiller også en række psykologiske elementer ind. Hvem kan f. eks. gardere sig imod, at folk udnytter den generelle hastighedsgrænse optimalt. Det kan være dødsfarligt både for én selv og andre, hvis man gør det under trafikforhold, hvor måske ikke engang den halve hastighed var forsvarlig. Derfor må færdselslovens § 35 under ingen omstændigheder afsvækkes ved indførelse af generelle hastighedsgrænser, tværtimod. Kørehastigheden skal til enhver tid være afpasset efter forholdene. Denne sikkerhedsparagraf bør være den vigtigste undervisningsparagraf i al køreuddannelse,