

[Otto Mørch.]

godt fra statistikken, at over halvdelen af ulykkerne sker med hastigheder under 50 km. Jeg ved godt, at kun 1,7 pct. af ulykkerne herhjemme sker med hastigheder over 90 km, men jeg betragter altså forskellige former for hastighedsbegrænsning som også et element, der kan medføre en forbedring af vores trafikikkerhed.

Så til min gode partifælle hr. K. J. Mortensen blot lige den bemærkning: ja men jeg er da enig i og har også fremhævet gang på gang under trafikdebatter, at man skal køre efter forholdene, men en betingelse for at køre efter forholdene er, at man kender forholdene; derfor har vi advis til trafikanterne med forskellig skiltning, og det er vi nødt til at opretholde.

Så kan jeg ikke lade være med lige at citere en leder fra Fyns Tidende om trafik og moral, skrevet formentlig af et af de ærede medlemmer af dette ting, hr. Jens Peter Jensen. Hr. Jens Peter Jensen slutter denne leder med at sige noget meget væsentligt i trafikikkerhedsdebatten; han siger:

„Til syvende og sidst er trafik et spørgsmål om moral hos trafikanterne. Hvad der kan gøres for at højne moralen, må gøres. Men det stiver næppe moralen af; hvis der skrives love, som et flertal finder urimelige og uhensigtsmæssige. Sådant lovgivning kan tværtimod slække moralen, og det er det alvorligste anslag mod trafikikkerheden.“

Jeg er helt enig.

Justitsministeren (Nathalie Lind):

Det blev nævnt før af fremskridtspartiets ordfører, fru Kirsten Jacobsen, at man indrømmer, det er en meget formel begrundelse, man hænger det op på, at man vil stemme imod dette lovforslag, men, siger man, så kunne justitsministeren jo også bøje sig og i stedet tage bestemmelserne ind i selve lovforslaget.

Jeg vil gerne her have lov at henvise til, at vi jo har diskuteret dette spørgsmål i udvalget, og det er klart, at i loven kunne der være en bestemmelse om, at nu blev der gennemført 1 års forsøg med generelle hastighedsbegrænsninger. Men så ville der jo komme en periode, hvor vi skulle behandle

resultaterne af disse forsøg, og derfor har vi fundet, at den rimeligste måde at gøre det på må være den, som er beskrevet i betænkningen.

Jeg synes, at fremskridtspartiet burde kunne acceptere det, når der i betænkningen står, at udvalget har foreslået, og det er tiltrådt af ministeren, at forsøget bliver ikke af mere end ét års varighed, og endvidere når det er sagt over for udvalget, at man vil forelægge resultaterne af forsøget så hurtigt som muligt efter udløbet af forsøgsperioden. Udvalget har sagt, at hastighedsbegrænsningerne bør forblive i kraft, indtil udvalget på basis af forsøget har taget stilling til spørgsmålet om eventuelle permanente hastighedsgrænser. Jeg synes egentlig, man kompromitterer sin egen stilling, når man siger, man går ind for dette i princippet, ved at hænge sin modstand op på noget, der kun er en formalitet.

Hermed sluttede forhandlingen.

Formanden:

Der er fremsat ønske om delafstemning over ændringsforslag nr. 1, og der stemmes først over den i ændringsforslaget under pkt. 2 omhandlede ændring af færdselslovens § 44, derefter over den i pkt. 1 omhandlede ændring af færdselslovens § 35.

Ændringsforslag nr. 1, 2. pkt.,

vedtoges enstemmigt med 152 stemmer; 2 medlemmer stemte hverken for eller imod.

Ændringsforslag nr. 1, 1 pkt.,

vedtoges med 121 stemmer mod 36.

§ 1 i den ændrede affattelse, § 2 og ændringsforslag nr. 2 om indsættelse af en ny paragraf

vedtoges uden afstemning.

Lovforslagets overgang til tredje behandling

vedtoges uden afstemning.

Formanden:

Lovforslaget går nu til fornyet behandling i udvalget.