

[Justitsministeren.]

ganske givet, at man her står overfor en afvejning, og jeg må erkende, at jeg har været i meget høj grad i tvivl, inden jeg fandt frem til det standpunkt, som er nedfældet i lovforslaget. Jeg forstår meget vel de betragtninger, det ærede medlem har fremført om vejnettets karakter, om bebyggelsens karakter langs en række veje o. s. v.; men jeg er altså, når alt kommer til alt, sluttet med det resultat, at den gældende ordning bør opretholdes. Dette mødte jo navnlig modstand hos de ærede medlemmer hr. Thisted Knudsen, hr. Vagn Bro og hr. Johs. Christiansen.

Til det ærede medlem hr. Thisted Knudsen vil jeg sige, at vi er naturligvis enige i den principielle betragtning, at sikkerhedssynspunktet skal i forgrunden, og spørgsmålet er så blot, hvordan man mener at tilgodese dette hensyn på bedst mulig måde. Det ærede medlem pegede på, at mange af ulykkerne kunne skyldes farlige overhalinger og ud- og indkørsel til eller fra hovedvej og befærde vej, og det ærede medlem pegede på en tredje ulykkesårsag, nemlig den slette lysmarkering af motorkøretøjer, et problem, som det ærede medlem var enig i altså nu var løst.

Det ærede medlem hr. Thisted Knudsen nævnte en række tal på dræbte og kvæstede ved færdselsulykker. Jeg kender ikke de tal; jeg har det indtryk, at de er helt forkerte, men det er klart, at jeg er meget villig til at studere det materiale, det ærede medlem har, og hvor han har fået det fra. Tallene stemmer nemlig overhovedet ikke med de tal, som vi har fået opgivet fra statistisk departement. Jeg kan f. eks. nævne, at vi har bedt departementet undersøge, hvorledes tallene ligger ikke alene for antallet af indregistrerede motorkøretøjer i de fire sidste år, sluttende med 31. december 1953; men vi har bedt om oplysninger om antallet af dræbte, alvorligt tilskadekomne og lettere tilskadekomne for de fem første halvår af årene 1950—54, og de tal er helt anderledes end de tal, det ærede medlem opererede med. Jeg kan f. eks. nævne overfor det ærede medlem, at stigningen i antallet af dræbte fra første halvår 1953 til første halvår 1954 er fra 201 til 245, altså en stigning på et par og tyve procent, mens stigningen i antallet af alvorligt til-

skadekomne er fra 2 746 til 3 181, altså med 16 pct., og antallet af lettere tilskadekomne i de to halvår var henholdsvis 2 911 og 3 111, en stigning på 7 pct. Forholdet er dette, at antallet af indregistrerede motorkøretøjer fra 1952 til 1953 er steget med 18 pct., medens antallet af ulykkestilfælde med personskafe er steget med 12 pct. Jeg vil være overordentlig interesseret i at stifte nærmere bekendtskab med det ærede medlems tal.

Det ærede medlem hr. Vagn Bro gjorde en række bemærkninger, som godt kunne friste til imødegæelse, også nogle ganske morsomme bemærkninger, både om salmeversnumre og om at overvinde sig selv. Jeg vil gerne sige til det ærede medlem, at jeg mener, at lovforslaget indeholder den tilstrækkelige hjemmel til, at vi kan gennemføre en hastighedsbegrænsning i bebyggede områder i det omfang, vi anser det for nødvendigt.

Det ærede medlem hr. Johs. Christiansen rejste det spørgsmål, om man kunne begrænse den såkaldte frie hastighed til de tilfælde, hvor vejen er forsynet med fire kørebaner, og det ærede medlem var selv klar over, at det jo var en mellem løsning. Jeg vil imidlertid gerne sige, at hvad der end i dag er fremført, må jeg vedvarende være af den opfattelse, at det vil være rigtigt at fastholde lovforslagets bestemmelser på dette område, altså den på dette område gældende lovgivning, og min begrundelse herfor er for det første det i og for sig negative, at der ikke er ført bevis for, at ændringen, som trådte i kraft 1. juli i fjor, har ført til en forøgelse af antallet af ulykker. Det er klart, at en meget stor fart forøger omfanget af den enkelte ulykke, når den sker; men jeg mener ikke, at der i det materiale, der foreligger, er ført noget bevis for, at den såkaldte frie hastighed har ført til en forøgelse af antallet af ulykker. Dernæst vil jeg fremhæve som mit andet argument, at en bestemt hastighedsgrænse, hvor vi end sætter den, i virkeligheden ingen vejledning giver de vejfarende. Vi kommer ikke uden om her at måtte lægge hovedvægten på, at den enkelte bærer ansvaret for, at hans kørsel er forsvarlig, alle forhold taget i betragtning. Endelig for det tredje vil jeg anføre den betragtning, at hvis man tænker sig at bekæmpe færdselsulykkernes antal