

[Justitsministeren.]

totalvægt over 3 500 kg, for motorvogne med påhængsvogn og for traktorer m. fl. må fastsættes særlige grænser for kørehastigheden. Jeg har grund til at tro, at problemet om en almindelig hastighedsbegrænsning vil give anledning til særlig indgående debat her i tinget, og jeg skal derfor gå lidt nærmere ind på de bevæggrunde, der har ført til, at jeg har anset det for rettest i forslaget at opretholde de regler, som blev indført ved loven af 31. marts 1953.

De argumenter, som tilhængerne af en hastighedsbegrænsning for alle køretøjer navnlig bygger på, kan vel kort gengives således, at man finder, at de store hastigheder aldrig kan forsvares, dels fordi vort vejnet som altovervejende hovedregel ikke er indrettet dertil, dels fordi det for andre trafikanter er vanskeligt at vurdere farten hos de meget hurtige trafikanter, og dels fordi ulykker i forbindelse med stor hastighed ofte medfører særlig alvorlige følger. Det er sikkert også en almindelig opfattelse, at der siden loven af 1953 er sket en almindelig forøgelse af hastigheden, og at der nu køres „hårdere“ end før.

Disse argumenter er selvfølgelig af betydelig vægt i diskussionen, og isoleret betragtet må de siges at tale stærkt for at forbyde visse tophastigheder. Jeg har imidlertid ment at måtte lægge vægt på, at det vil være rigtigst og mest konsekvent fuldt ud at gennemføre princippet om, at hastigheden til enhver tid skal være forsvarlig, d. v. s. den skal afpasses efter forholdene med særligt hensyn til andres sikkerhed, således som det nærmere er beskrevet i forslagets § 35. Det afgørende i trafikken må efter min mening være, at de kørende indstiller sig på, at de har det fulde ansvar for, at kørslen er forsvarlig, og at en hastighedsgrænse, hvadenten man sætter den til 60 km eller 80 km, ikke giver de kørende en virkelig vejledning om, hvad der må anses for forsvarligt. I denne forbindelse vil jeg imidlertid benytte lejligheden til foruden at understrege de motorkørendes store ansvar at fremhæve reglen i forslagets § 35, stk. 2. Det siges jo her, at det navnlig påhviler føreren at holde en efter forholdene passende lav hastighed i en række nærmere angivne tilfælde, f. eks. i tættere bebygget

område, ved vejkryds, foran bakketop, ved dårlig sigtbarhed eller oversigt og i andre tilfælde. Jeg vil gerne så stærkt som muligt understrege, at når det siges, at der gælder fri hastighed og også fortsat, hvis dette forslag gennemføres, vil gælde fri hastighed, da er dette altså kun rigtigt med meget væsentlige begrænsninger. Det er jo netop, som jeg har nævnt, en pligt efter loven i en række tilfælde at holde en lav hastighed. Der syndes utvivlsomt tit i forbindelse med disse forhold, men de motorkørende, der gør det, pådrager sig et meget betydeligt ansvar.

Jeg vender tilbage til det almindelige spørgsmål om hastigheden. Jeg er ikke nogen tilhænger af de store hastigheder, men man har ikke erfaringer for, at frigivelsen af hastigheden har ført til, at der nu køres væsentligt hurtigere end før frigivelsen. Jeg kan nævne, at statens færdselspoliti ikke har indhøstet erfaringer i denne retning, ligesom det heller ikke er færdselspolitiets opfattelse, at det er vanskeligere at kontrolere den forsvarlige fart efter hastighedsgrænsens bortfald. Jeg har fundet det naturligt at søge klarlagt, om man i tiden siden den 1. juli 1953, da loven af 31. marts 1953 trådte i kraft, har kunnet konstatere stigning i antallet af færdselsulykker eller i antallet af særlig alvorlige færdselsulykker, og der er derfor under medvirken af statistisk departement foretaget en undersøgelse af de i april kvartal 1953 og april kvartal 1954 indtrådte ulykker, der har medført død eller alvorlig tilskadekomst. Man kunne naturligvis have valgt et andet sammenligningsgrundlag end april kvartal 1953, det sidste kvartal før hastighedens frigivelse, men jeg tror nu ikke, at resultatet var blevet væsentligt anderledes. De tal, der er fremkommet, giver ingen støtte for en påstand om, at frigivelsen af hastigheden har ført til en forværring i ulykkesstatistikken. Ganske vist kan der påvises en mindre relativ stigning i antallet af implicerede køretøjer, der har kørt med mere end 60 km i timen, og stigningen er navnlig mærkbar, forsåvidt angår motorcykler.

Men udskiller man de implicerede køretøjer, som har hovedskyld i ulykken, viser det sig imidlertid, forsåvidt angår personmotorvogne, at der praktisk taget ingen stigning er sket, medens der for motorcykler-