

[Helga Pedersen.]

gen her i tinget blev resultatet, at der i færdselslovens § 57, stk. 4, i kapitlet om færdselsregulering m. v. åbnedes mulighed for at indføre varige lokale hastighedsbegrænsninger, herunder hvor der er tæt bebyggelse, medens et flertal afviste at røre ved færdselslovens grundregel.

Den højtærede minister, der jo, som vi alle ved, er tilhænger af faste hastighedsgrænser, varslede imidlertid en generel hastighedsgrænse uden for bebyggede områder, da vi behandlede det nævnte ændringsforslag. Med det foreliggende lovforslag præsenteres folketinget for det første forsøg i så henseende.

Jeg har under diskussionen om færdselsproblemer tidligere fremhævet i tinget, at det er meget vanskeligt for lovgivningsmagten at finde frem til de mest egnede færdselsbestemmelser, fordi der foregår en så rivende udvikling i trafikken. Vi må derfor være forberedt på ændringsforslag med jævnlige mellemrum, men på den anden side må vi også være klar over, at det ikke er heldigt at ændre love, der daglig får direkte virkninger for de fleste af os, så ofte, at det kniber for menigmand at huske, hvad der egentlig er gældende lov.

Selv om jeg er tilhænger af den gældende grundregel i færdselslovens § 35, stk. 1, og jeg er imod generelle hastighedsgrænser, vil jeg imidlertid gerne være lydhør, når den højtærede justitsminister kommer med et forsøg på at skabe bedre trafikikkerhed. Jeg synes, vi alle må have pligt til alvorligt at overveje ethvert forslag i så henseende, men jeg må dog forbeholde mig, at de argumenter, der anføres for forslaget, bliver prøvet og vurderet. Som jeg også tidligere har sagt det under færdselsdiskussioner: den højtærede ministers principielle indstilling over for hastighedsgrænsespørgsmålet kan ikke alene bære forslag om ændringer i § 35 igennem.

Det forekommer mig, når man ser på bemærkningerne og den højtærede ministers fremsættelsestale vedrørende dette lovforslag, at der er anledning til en del indvendinger og overvejelser. Den højtærede minister ønsker at gøre et forsøg med generelle hastighedsgrænser, men lovforslaget er jo i og for sig ikke begrænset. Efter sit indhold ønsker lovforslaget kun midlertidige

bestemmelser, således at den højtærede minister for visse perioder skal kunne fastsætte generelle hastighedsgrænser, men lovforslaget i sig selv indeholder ikke nogen tidsbegrænsning, og det fremgår også, at man tænker sig forsøget gjort ikke alene her i påsken, men også i pinsen — og eventuelt også loven anvendt ved andre lejligheder. Jeg ser sådan på det, at hvis det, man vil, reelt er at indføre en hastighedsbegrænsning her i dette land, synes jeg det må ske åbent og ærligt og ikke med forskellige stødvise angreb på en hovedbestemmelse i færdselsloven. Hvis man på den anden side ønsker hjemmel for et begrænset forsøg, synes jeg det må udtrykkes klart i lovens ord, altså selve loven må gøres tidsbegrænset; derved får folketinget også mulighed for at følge dette forsøg. Med det foreliggende lovforslag er jeg lidt ængstelig for at forsøgets resultater forbliver i justitsministeriet, og vi har stadig ikke fået det stående folketingsudvalg, som tidligere har været berørt under færdselsdiskussionerne, og som jeg tror kunne være nyttigt, fordi det til stadighed kunne følge trafikproblemerne.

Dernæst gives der forskellig oplysning om ulykkestallene i trafikken, og det er desværre sådan, at disse tal tegner striber af blod, hvordan man end stiller dem op, og tragedierne, der knytter sig hertil, er så store, at en kritik af opstillede talberegninger let kan få skær af, at man ligesom ikke agter at tage denne sag alvorligt nok. Derfor har jeg egentlig ikke megen lyst til at gå i detaljer med disse tal, men jeg bemærker, at den højtærede minister selv erkender, at der er adskillige svagheder i de argumenter, som er anført for lovforslaget, og i flere tilfælde synes jeg egentlig også at lovforslagets bemærkninger undlader at drage konsekvenser af de oplysninger, som ikke er i lovforslagets favør. Der savnes også oplysning om den enorme stigning i antallet af motorkøretøjer og i antallet af motorførere og dette forholds betydning for ulykkerne. Vi får at vide, at færdselsulykkerne er steget kolossalt, og derfor må man have den nye regel; men samtidig oplyses det, at i 1960 er antallet af dræbte faldet betydeligt, uden at man i og for sig vurderer dette resultat.

Tallene for færdselsuheld er jo særlig