

[Justitsministeren.]

ligt. Dette sidste bør jeg vel sige burde man i hvert tilfælde begrænse til at gælde for nyere vogne, men det er ikke et problem, vi i denne forbindelse kan løse. Det er et problem, vi kan tage op ved passende lejlighed.

Det ærede medlem fru Marie Antoinette von Lowzow var principielt imod hastighedsbegrænsning, men havde altså i en heroisk kamp overvundet sig selv til at gøre et forsøg; til gengæld var sejren meget lille, når jeg ser på det ændringsforslag, det ærede medlem er medforslagsstiller til. At gennemføre dette ændringsforslag ville overhovedet intet erfaringsmateriale give os, som kunne overbevise noget menneske om det ene eller det andet synspunkts rigtighed, og det er derfor alene udsprunget af en stærk følelsesmæssig engagering, en uvilje mod hastighedsbegrænsningen.

Det ærede medlem fru Else-Merete Ross havde også overvundet sig selv på forskellige områder, men det ærede medlem harcellerede lidt over det lovæstetiske. Dertil vil jeg gerne sige, at det var ikke det lovæstetiske alene, der for mig var det afgørende, når jeg ikke mente det rigtigt at sætte bestemte datoer i loven. Det var bl. a. dette, at vi ikke med sikkerhed kunne sige, hvilke datoer vi, bortset fra de store højtider, kunne tænke os at operere med ved dette forsøg. Dertil kom jo yderligere, hvad der for mig var det afgørende, at vi i hvert enkelt tilfælde, hvor en sådan midlertidig hastighedsbegrænsning skal iværksættes, må udsende bekendtgørelser derom og sætte hele apparatet i sving med oplysninger til udlændinge, der kommer hertil, og også danske, der vender tilbage uden kendskab til, at forsøget er iværksat. En bekendtgørelse må simpelt hen i hvert enkelt tilfælde udsendes. At det står i loven, tror jeg oprigtig talt ikke har så forfærdelig megen betydning. Det er de færreste, der, når de hører, at der er vedtaget en lov af den karakter, krydser af i kalenderen, på hvilke datoer der vil være hastighedsbegrænsning. Det afgørende er, at bekendtgørelsen kommer og virker i det øjeblik, forsøget sættes i værk.

Det ærede medlem fru Else-Merete Ross nævnte også spørgsmålet om ensartede tegngivningsapparater. Dertil vil jeg gerne

sige, at spørgsmålet også blev rejst under diskussionen i min gruppe, og jeg svarede ved den lejlighed, at spørgsmålet er taget op, og jeg håber at nå frem til en løsning inden så forfærdelig længe. Det kræver, så vidt jeg er orienteret, ingen lovændring, men en ændring af udstyrsbekendtgørelsen.

Jeg vil gerne have lov at give en enkelt oplysning, der supplerer, hvad jeg tidligere har oplyst. I justitsministeriet har vi for ganske nylig modtaget en rapport af 20. februar i år fra den europæiske trafikministerkonference. I denne rapport sammenfatter man resultaterne fra de midlertidige hastighedsbegrænsninger, som forsøgsvis har været indført i flere europæiske lande, i Østrig, Belgien, Frankrig, Vesttyskland og Storbritannien. Det hedder i denne rapport, at man har fastslået en betydelig lighed i resultaterne fra de forskellige forsøg, og man tilføjer — og der synes ikke at være megen tvivl om — at en fartbegrænsning, som politiet effektivt kan få folk til at overholde — jeg understreger dette: de samvirkende faktorer — har en betydelig indflydelse på ulykkestallene. Der er både indtruffet et fald i antallet af ulykker og en reduktion af de alvorlige ulykker.

Endvidere fastslår denne rapport, at forholdene omkring de midlertidige hastighedsbegrænsninger har været så specielle, at man ikke heraf kan drage almindelige slutninger, altså slutninger fra disse forsøg til eventuelle resultater af permanente hastighedsbegrænsning. Dette understreger jo, hvad der er sagt i udvalgsbetænkningen, at dette ikke er et forsøg på at indsmugle permanente hastighedsbegrænsninger.

Specielt fremhævede rapporten de engelske forsøg, som blev gjort i pinsen 1960, hvor man indførte hastighedsbegrænsning på 80 km/t på nogle korte vejstrækninger, som erfaringsmæssigt havde en betydelig ferietrafik. Et endnu større eksperiment blev gjort i dagene omkring Bank Holiday, i dagene fra den 30. juli til den 2. august, begge dage inklusive, og i 6 weekends derefter. Til dette eksperiment anvendte man 80 km/t hastighedsbegrænsning på omkring 800 km veje. Andre vejstrækninger af samme type, men som ikke havde hastighedsbegrænsning, blev benyttet som kontrolveje, og det fremgår af rapporten, at en