

[Børge Schmidt.]

I Odense lavede overkirurg Jensenius i 1954-55 en undersøgelse for et område, der svarede til ca. en femogtyvendedel af Danmark. Antallet af indlæggelsesdage på hospitaler på grund af færdselsulykker i dette område var 10.000; ganget med 25 skulle det altså betyde, at vi af denne årsag dengang havde 250.000 sygedage.

Her i København registrerede vi også i årene 1954-57 antallet af patienter, der var indlagt på grund af trafikulykker. Tallet var godt 2.500 pr. år og det samlede antal sygedage godt 45.000. Med en udgift pr. sygedag på 150 kr. var udgiften alene til hospitalsophold her i København ca. 7 mill. kr.

Men vi mangler — og det bør understreges — i allerhøjeste grad ajourførte tal, tal for hele landet, for disse udgifter, og ved siden af sygehusudgifterne er der udgifter af en helt anden størrelsesorden til politi, retsvæsen, materielle skader, invaliditetsforsørgelse, tab af arbejds løn m. m. — for ikke at glemme de uoverskuelige menneskelige tragedier, der følger i trafikulykkernes spor.

Justitsministeren (K. Axel Nielsen): Det ærede medlem efterlyser en regel, der fastsætter en fast fartgrænse inden for bymæssige bebyggelser.

Den 16. januar 1959 fremsatte den daværende justitsminister her i det høje ting blandt flere ændringsforslag til færdselsloven et forslag om, at hastigheden i tæt bebyggede områder ikke måtte overstige 50 km i timen. Begrænsninger skulle tilkendegives ved skiltning. Bestemmelsen skulle ikke gælde for motorveje og kunne for enkelte områder eller vejstrækninger fraviges af justitsministeren. Folketingsudvalgets flertal kunne imidlertid ikke tiltræde indførelsen af en generel hastighedsbegrænsning i tæt bebyggede områder, idet man anså bestemmelsen om adgang til at indføre hastighedsbegrænsning ved skiltning for bestemte strækninger for tilstrækkelig. Forslaget udgik derefter.

Jeg kan oplyse, at den europæiske transportministerkonference har anbefalet medlemslandene at fastsætte hastighedsbegrænsning på enten 50 eller 60 km i timen i by-

mæssigt bebyggede områder, således at begrænsningen er klart tilkendegivet ved afmærkning. Danmark har imidlertid bl. a. under henvisning til den skæbne, der overgik lovforslaget i 1959, taget forbehold heroverfor.

Det er min opfattelse, at den hjemmel, der indeholdes i færdselslovens § 57, stk. 4, til ved skiltning at etablere hastighedsbegrænsning på strækninger, hvor omstændighederne, herunder tæt bebyggelse, tilsiger det, fuldt ud opfylder de færdselssikkerhedsmæssige hensyn. Vi må jo være opmærksom på, at forholdene varierer fra by til by og fra gade til gade, hvorfor det vil være vanskeligt at fastsætte en fælles hastighedsgrænse. Den nugældende regel giver mulighed for en differentieret fastsættelse af hastighedsbegrænsninger, og den åbner ikke mulighed for diskussion om, hvorvidt der på den pågældende strækning gælder en hastighedsbegrænsning.

I denne forbindelse vil jeg gerne pege på, at den omstændighed, at der for visse større områder, inden for hvilke forholdene ikke er og ikke overalt kan være ganske ensartede, fastsættes samme hastighedsbegrænsning, vil kunne være motiv for de motorkørende til overalt at køre med den maksimalt tilladte hastighed, altså også på strækninger inden for området, hvor denne hastighed konkret er for høj. I disse tilfælde ville reglen virke stik imod sin hensigt.

Når det ærede medlem som baggrund for sit spørgsmål har henvist til stigningen i antallet af færdselsuheld, vil jeg gerne bemærke, at denne stigning jo ikke alene, om overhovedet, kan tilskrives for hurtig kørsel i byområder. Københavns politis færdselsstatistik, som i denne sammenhæng vel er af særlig interesse, viser for juli 1965, at antallet af uheld med personskade er det laveste i flere år.

Jeg kan herefter besvare det af det ærede medlem stillede spørgsmål derhen, at jeg ikke har under overvejelse at fremkomme med forslag om en generel hastighedsbegrænsning i byer og bymæssige områder. Af dette svar må ikke drages den slutning, at vi i justitsministeriet ikke ser på spørgsmålet om de mange færdselsulykker med den største alvor. Ethvert fornuftigt forslag, der kan tjene til at for-