

[A. C. Normann.]

månedstid og lade dem medtage deres køretøj. De ville forbløffes over, hvor stor forskellen er mellem den engelske og den danske færdselskultur, og over, hvad der faktisk kan udrettes, når også færdselens uskrevne æreskodeks hævdes af de færdende selv. Og hvilken indsats ydes der ikke hos os for at redde et barn på et hospital i forhold til den interesse og den indsats, der vises færdslen som kilde til masse-drab og masseinvalidering.

Den populære tendens til national selvros for øvet indsats kan vel være forståelig på visse områder. Det er bogstavelig talt nødvendigt af hensyn til menneskers liv og førlighed, at vi her i Danmark nu erkender, at her er et område, færdselsområdet, hvor en sådan ros ikke vil være berettiget, og jeg anerkender i høj grad den indsats, som justitsministeriets udvalg for større færdselssikkerhed har øvet, og ligeledes den indsats, som motororganisationerne har øvet i så henseende. Det er ikke bare de færdende, der har ansvaret og har et stort ansvar i kraft af det forhold, jeg her har peget på; det offentlige har også sit ansvar for misèren, dels fordi der hidtil kun har været sat svage kræfter ind på en overholdelse af loven og bestemmelserne på dette område, og dels fordi det er gået ud over færdselsmoralen, at vi altfor længe har opretholdt bestemmelser, som var så forældede, at selv de mest lovlydige borgere ignorerede dem. En hastighedsgrænse på 60 km har haft adskillige ødelæggende virkninger.

Den hævdedes i mange år oftest hverken af politi eller borgere og vænnede derfor folk til, at love er ikke altid noget, man behøver at holde. Det har måske haft en psykologisk betydning langt ind over helt andre lovområder. Den skabte hos nogle motorkørere begreber om, at 60 km af myndighederne regnedes for en forsvarlig hastighed, hvad den langt fra altid er. Men politiet kan bekræfte, at den har fået utallige motorførere til efter uheld at undskylde sig med, at de kørte jo ikke hurtigere, end de måtte. Den bidrog altså til det farligste af alt, at fjerne den enkeltes personlige ansvarsfølelse.

På ganske samme måde har en helt urimelig form for skiltning mange steder

medført en stor ligegyldighed overfor politiets og vejvæsenets anordninger. Når der står 10 km foran et vejkryds, sætter bilerne formentlig hastigheden ned til 20, eller skal vi sige 25 km, hvorved de kan stoppe i ro og mag for en eventuel tværgående færdsel, skiltet respekteres af ingen og ødelægger derved respekten for givne forskrifter. Derfor er det så vigtigt, at både love, bestemmelser og skiltninger er i overensstemmelse med den sunde fornuft. Folk vil nu engang helst finde de bestemmelser, de skal rette sig efter, rimelige, og i den henseende tror jeg der er mange fremskridt at notere i det nye forslag.

På et tredje område har det offentlige også et ansvar for forringelsen af sin egen autoritet. Jeg tænker på den forbistring af retsbegreberne, der finder sted derved, at når sammenstød forekommer, straffes ikke alene den, som har hovedskylden, men den anden får også en bøde, såfremt der overhovedet kan findes en lille fejl ved hans vogn eller hans færden, eventuelt en fejl, der overhovedet ikke har relevans til selve ulykken. Det er motorfolkens opfattelse, at således er vor domstolspraksis, og at denne retlige sædvane får den moralske følge, at han, der havde hovedskylden, senere hen i tilværelsen som regel går rundt og undskylder sig med, at en del af fejlen lå på den anden side, for modparten fik også en bøde; mere og mere svinder bort i hans og hans omgivers bevidsthed forestillingen om, at han i virkeligheden havde hovedskylden for denne forseelse. Jeg tror kort sagt, det ville være ønskeligt, og at det ville hjælpe færdselsmoralen, hvis hvidt og sort ikke altid blandes sammen til gråt.

Jeg har tidligere været tilhænger af vigepligt i stedet for forkørselsret, men jeg er faktisk kommet i tvivl, om man ikke netop som en hæder til ordentlige folk skulle genindføre forkørselsretten. De vil næppe af den grund påkøre flere af de syndere, der glemmer deres vigepligt.

Jeg har herefter et par bemærkninger til forslagets hovedlinier. Jeg ville gerne være med til en begrænsning af gennemsnitshastigheden, hvis jeg troede på, at den på dette mere og mere ukontrollable og også mere og mere internationalt prægede område lod sig gennemføre ved en lovparagraf. Den gamle 60 km grænse var jo et bevis