

[Lynnerup Nielsen.]

mig til en mere principiel gennemgang af lovforslaget.

Bilernes antal er steget meget stærkt i de seneste år. Der er således et betydeligt antal personer, der nyder det privilegium at eje et motorkøretøj, enten det nu er en motorcykle eller en bil, og der må derfor i den nye færdselslov stilles krav til alle trafikanter, såvel gående som cyklister, om rimelig hensyntagen. Det privilegium at eje en bil må forlenes med et ansvar i vort brogede trafikliv. Et sådant ansvar kan naturligvis ikke forflygtiges, det må fastholdes, og det må lægges enhver, der opnår førerbevis, på sinde, at retten til at føre vogn forpligter, endda meget, meget stærkt.

Det er de gående og cyklisterne, der er den svage part i vore dages trafikliv. Det er dem, der oftest bliver ofre i trafikken, det er dem, der må bære smerten ved de fleste trafikulykker, det er dem, der ved sammenstød, når en ulykke indtræffer, faktisk må sætte kød og blod ind mod mekanikken. Derfor kan jeg kun hilse med tilfredshed, at lovforslaget skærper bestemmelserne med hensyn til fodgængerovergange. Det er efter min opfattelse meget påkrævet. Det må da også være rimeligt, at de markerede fodgængerovergange alle steder respekteres af den kørende trafik, og at der gives den gående trafik mulighed for at passere selv et meget trafikeret sted. Netop her har det hidtil stået meget sløjt til med at vise hensyn. Ved mange af vore overgange, hvor der ikke ligefrem er gadekrydsanordninger, der regulerer trafikken, er det i myndighederne praktisk taget umuligt for den gående trafik at komme over gaden. Jeg skal blot eksempelvis henvise til et nærliggende sted, lige udenfor denne bygning. Alle her har sikkert erfaret, at det langt fra altid er lige let at passere over det smalle stykke til og fra en sporvogn, og det er kun en af de mange, mange overgange, hvor fodgængerne fortrænges af den motoriserede trafik. Jeg forstår da

også lovforslaget derhen, at disse overgange skal respekteres i højere grad end hidtil. Det afgørende må være, at der vises det nødvendige hensyn af alle trafikanter, gående som kørende, og der må i loven nedfældes rettigheder og pligter, således at faren for ulykker mindskes og lidelser og tab for de ramte og samfundet som helhed bringes ned til det lavest mulige.

Det er i virkeligheden meget bedrøvelige tal, vi kan læse i dagspressen. Jeg tror, det var i går, den københavnske borgmester hr. Julius Hansen gav oplysning om den store belægning på de københavnske hospitaler, som udelukkende er forårsaget af trafikulykker. Disse tal er et manende ord til os alle.

Med hensyn til hastigheden opretholdes de regler, der blev indført ved loven af 31. marts 1953. Den højtærede minister finder ikke anledning til at foreslå begrænsning af hastigheden, og han begrundet det udfra talmaterialet over de ulykker, som har fundet sted, efter at den såkaldte frie hastighed — jeg ved ganske vist, at den ikke er helt fri, men i daglig tale kalder vi det jo den frie hastighed — blev gennemført, og som ikke synes at være så særlig urovækkende set i forhold til de ulykker, der har fundet sted i tidligere år. Den højtærede minister siger, at ganske vist er ulykkestallene steget, og det er særlig motorcyklerne, der sætter tallene op, men her må man også regne med, at de kørendes antal er steget tilsvarende.

Jeg kan naturligvis ikke bestride den højtærede ministers talmateriale, og det har heller ingenlunde været min agt. Alligevel slutter jeg mig til dem, der tænker, om det alligevel ikke vil være rimeligst at begrænse hastigheden. Jeg har den opfattelse, at vore veje langt fra er udbygget til denne hurtige trafik, og dertil kommer, at mange bysamfund er beliggende langs vore hovedveje, som i sig selv frembyder farer, og den vil efter min opfattelse forøges betydeligt ved den frie hastighed. Protesterende røster har såvist også lydt mod den frie hastighed