

[Lynnerup Nielsen.]

fra beboere i bysamfund, der ligger på de mest udsatte steder ved en eller anden af vore hovedveje. Det er også forståeligt, at forældre, når en eller flere ulykker er sket i det område, hvor de har deres bopæl, er ængstelige for at skulle sende deres skole-søgende børn over en af vore stærkt trafikerede hovedveje.

Kan tallene for ulykkerne ikke begrunde en begrænsning af hastigheden, og det synes jo ikke at være tilfældet, så håber jeg dog alligevel, at udvalget vil drøfte en eventuel begrænsning af den frie hastighed.

Bestemmelsen om, at køretøjer ikke må føres af nogen, der på grund af sygdom, svækkelse, overanstrengelse, mangel på søvn o. s. v. befinder sig i en sådan tilstand, at han er ude af stand til at føre et køretøj af den pågældende art på betryggende måde, kan kun hilses med tilfredshed.

Har førerens arbejdsgiver eller en anden foresat et medansvar for, at han har ført et køretøj i en sådan svækket tilstand, skal også han kunne drages til ansvar. Det er klart, at risikoen forøges i vore dages trafik, såfremt en chauffør ikke har fået tilstrækkelig hvile og søvn. Jeg ville egentlig mene, at en 8 timers arbejdsdag med intensiv kørsel i den trafik, der er i vore byer, er mere end tilstrækkelig, og jeg tror, det vil straffe sig, at der lægges yderligere arbejde ovenpå. Er en chauffør i en sådan tilstand, kan kørsel udover den normale arbejdstid med den nuværende trafik betyde fare både for hans eget og for andres liv og velfærd. Mon ikke adskillige ulykker kan tilskrives trætte chauffører, også uden at dette giver sig tilkende i de rapporter, der optages ved alle alvorlige ulykker?

Det princip, at ansvaret, såfremt der indtræder en ulykke, når en chauffør kører udover, hvad man vil kalde normal arbejdstid, nu også kan komme til at påhvile arbejdsgiveren, er efter min mening rimeligt og retfærdigt, så meget mere som en vægring fra chaufførens side ved at påtage sig overarbejde, selvom der er tale om et urimeligt overarbejde, som forholdene nu en gang er på arbejdsmarkedet, meget vel kan medføre, at chaufføren simpelthen afskediges. Det forekommer mig, at der her åbner sig en mulighed for, at en chauffør ikke behøver at bøje sig for uri-

melige krav med hensyn til at påtage sig overarbejde, men tilbage står så at besvare spørgsmålet: Hvor ligger grænsen?

Den mulighed, der her gives justitsministeren for, efter forhandling med socialministeren, at skride ind og fastsætte en begrænsning af arbejdstiden, finder jeg helt i sin orden, thi skal ulykkerne begrænses, så må man også have opmærksomheden henvendt på denne vigtige side af sagen. Hvis det princip, som her er nedfældet i loven, bliver fulgt op med opmærksomhed af de pågældende ministre, så vil et nyt og betydningsfuldt led i bekæmpelsen af trafikulykkerne også kunne spores.

Bestemmelsen om de ny refleksanordninger, som fremtidig skal være påmonteret cykler — jeg tænker her særlig på pedalerne — er sikkert en både god og fornuftig foranstaltning. Det gælder denne som mange andre af den nye færdselslovs paragraffer, at det ny, der foreslås, allerede så småt er begyndt at bryde igennem. Pedaler med disse refleksanordninger forekommer allerede nu, selvom de langt fra kan siges at være almindelige.

Jeg er enig med ministeren om, at gennemførelsen af dette påbud for cyklisterne ikke skal falde sammen med lovens ikrafttræden, men udskydes nogen tid. Man må regne med, at de cyklendes antal er meget stort, og det må vel også skønnes, at det er hos disse trafikanter, pengene er mindst. Det kan måske være et spørgsmål, om det rent teknisk er muligt at fremstille det nødvendige antal indenfor den fastsatte frist. At også de nye refleksanordninger på cyklerne vil tjene sikkerheden på vore veje efter mørkets frembrud, er udenfor enhver tvivl.

Alt i alt kan det siges — for at bruge ministerens egne ord — at lovforslaget ikke er revolutionerende i forhold til det, vi kender og har været vant til, men flere af de nye bestemmelser i lovforslaget praktiseres allerede nu og har vundet hævd i vort daglige trafikliv. På mange punkter vil de nye bestemmelser i dette omfattende lovforslag med dets ialt 77 paragraffer efter min opfattelse betyde et fremskridt i kampen mod ulykkerne. Tilbage står så det meget vigtige: hele befolkningens tilegnelse af lovens bestemmelser i hverdagens trafikliv.