

[A. C. Normann.]

om det er rimeligt, om det er fair, at fremsætte forslag af principiel ny karakter netop nu, på et tidspunkt hvor ulykkestallet ikke stiger, og hvor man fra ministeriets side endnu har undladt at gøre folketingets hensigt effektiv. Hvis det er rigtigt, som det siges, at resultaterne fra det ret lille antal lokale hastighedsbegrænsninger er så gode, er det jo ganske uforståeligt, at man ikke går videre ad den vej, går videre på en måde, der egner sig til at skabe respekt hos trafikanterne for reglerne, fordi de er logiske, og som desuden giver en bedre mulighed for kontrol, end de generelle bestemmelser giver. En sådan mulighed for kontrol giver f. eks. Københavns vel omkring 2 000 ganske uensartede gader jo ikke og provinsbyerne kun i ringe udstrækning, medmindre vi da ønsker at gå til en voldsom forøgelse af færdselspolitiets omfang. Det gælder efter min mening om, at vi får de ansvarsbevidste trafikanter med os og ikke mod os. Og får trafikanterne at vide, at dér, hvor der skiltes med nedsat fart, dér er virkelig en aktuel fare, vil de betragte ethvert af disse skilte som en nyttig anvisning, som de vil rette sig efter, fordi den vækker til eftertanke og er en hjælp for dem. Jeg føler mig aldeles overbevist om, at ved at gå videre ad den vej, vi anviste i forfjor, kan ulykkestallet komme meget længere ned end efter den ukontrollable ordning, den højtærede justitsminister nu har ladet sig forlede til at fremlægge.

Jeg vil lade dette være nok ved første behandling. Der trænges til mange oplysninger, før folketinget kan tage stilling til lovforslaget, f. eks. oplysninger om forholdene i Sverige, om ulykkesantallet ved Køge og Middelfart og andre steder, som vi endnu har mulighed for at lære af, eventuelt med oplysninger om ulykkesantallet nogle år tilbage sammesteds, for at man kan bedømme, om disse oplysninger om de opnåede resultater er behæftet med for store tilfældigheder; og vi savner endelig oplysninger om, hvad den højtærede minister vil gøre med hensyn til Københavns indre hovedfærdselsårer, og mange, mange andre ting.

Det, der efter min mening står til afgørelse i folketinget, er altså, hvad der er bedst, enten det foreliggende forslag eller en om-

fattende gennemførelse af den lokale hastighedsbegrænsning. Hertil tror jeg at mange først vil tage stilling ved anden behandling.

Som det er sagt af de øvrige partiers ærede ordførere her i dag, gælder det også for det radikale venstre, at heller ikke hos os har medlemmerne lagt sig fast på ensartede synspunkter, men vi deltager meget gerne i en udvalgsbehandling, og herunder vil så også de andre punkter indgå. Vi har ikke i det radikale venstre betænkeligheder ved forhøjelsen af skadessummernes maksimum, men der er stadig hos os interesse for en vis selvrisko, for at gøre folk, og da ikke mindst de unge knallertkørere, interesseret i at undgå skader og ulykker. Derfor glæder det mig særligt at se, at det nedsatte sagskyndige udvalg er gået ind for, at ejeren eller brugeren af et køretøj selv skal bære et vist tab i ulykkestilfælde i stedet for som nu ofte at få sit køretøj gratis pudset op.

I øvrigt går jeg ud fra, at en forhøjelse af de maksimale erstatningssummer — en forhøjelse, vi kan forhandle om i udvalget — ikke vil eller bør medføre nogen særlig stor forhøjelse af præmierne. Forslaget ændrer nemlig ikke ved det forhold, at de fleste skader heldigvis er små skader, hvoraf det store, store antal ikke nærmer sig endelige overstiger de 60 000 kr., som i øjeblikket er den maksimale grænse inden for den lovlige forsikring. Men spørgsmålet om præmierne og kontrollen med disse er også en ting, som egner sig til at blive belyst under det kommende udvalgsarbejde.

Gøting: Jeg vil gerne straks slå fast, at når den højtærede justitsminister ønsker indført en hastighedsbegrænsning, der stort set skal gælde generelt for bymæssige bebyggelser og sætter en grænse på 50 km i timen, så er det færdselskultur-mæssigt et klart tilbageskridt.

Der kan føres mange argumenter i marken for og imod, og der er allerede fremført mange. Jeg vil gerne som et af mine hovedargumenter anføre følgende:

Vor bilpark udgør en væsentlig del af vort transportapparat. Transportapparatet er en del af vort produktionsapparat ud fra den betragtning, at en vare ikke er produceret færdig, før forbrugeren står med den i hånden. Praktisk talt alt, hvad vi mennesker arbejder med, lever i og af, i det