

[Gåting.]

hele taget næsten alt, hvad vi kommer i berøring med, er eller vil blive transporteret.

Det kan ikke være i nogens interesse at nedsætte transportapparatets effektivitet og dermed forringe vor konkurrenceevne. Men det er det, vi er i færd med med dette lovforslag, eller i hvert fald fortalerne for det.

Det er regnet ud, at en forringelse af bilernes effektivitet med 5 pct. vil koste samfundet 250 mill. kr. om året. Jeg ved ikke, hvor mange procent vi forringer med i dette tilfælde, det er der næppe nogen der kan regne ud; men at det er en alvorlig forringelse, kan der ikke herske nogen som helst tvivl om. Enhver, der nogenlunde hyppigt sidder bag et rat, kan ikke være i tvivl herom, det vidner erhvervschaufførernes udtalelser i høj grad om.

Mit andet hovedargument imod fartbegrænsningen under en stiv regel er, at det svækker ansvarsfølelsen: „Jeg kører 45 km, jeg er på den sikre side.“ Ja men også her går det jo den forkerte vej. Vi skal ikke sløve ansvarsfølelsen, vi skal styrke den. Vi skal gøre det klart over for hver enkelt trafikant — og hermed mener jeg ikke motorkørerne alene — at det at færdes i et moderne, højt udviklet samfund er forbundet med et ansvar og en risiko. At forsøge noget andet vil være at tage bind for øjnene.

At opstille skilte ved enhver bymæssig bebyggelse om 50 km eller anden fartbegrænsning vil være autoritativt at anvise en fart, som på et tidspunkt af dagen vil være latterligt lav og på andre tidspunkter af dagen uforvarligt høj. En fast angivet maksimalhastighed vil kun på ganske tilfældige spredte tidspunkter være den rigtige. Det vil sige, at vi står over for en lovgivning, som føles unaturlig; den strider mod den gode chaufførs sunde bedømmelse, og det er gode chauffører, vi skal skabe flere af. En lovgivning, som strider mod sund fornuft, vil man ikke kunne overholde, forbuddet mod at overstige den angivne hastighed vil blive overtrådt i en uendelighed, og så virker det sløvende. Det er nu engang mere påkrævet at have opmærksomheden henvendt på kørebanen end på speedometret.

Et hovedargument har det været for den højtærede justitsminister at opnå en ned-

gang i færdselsulykkernes antal. Ja men denne nedgang er netop ved at komme på en tid, hvor vi har haft, hvad jeg ville kalde „fri hastighed under delvis ansvar“. Ifølge politiinspektør Groes-Petersen kulminerede antallet af trafikdræbte og antallet af trafikuheld i Københavns kommune i 1956 og antallet af tilskadekomne i 1957. Antallet af dræbte ligger i 1958 kun 7 over antallet i 1951 trods den omstændighed, at trafikintensiteten er steget enormt i disse år. Politiinspektøren regner i 5 års perioden 1954-58 med henved en fordobling af antallet af motorkøretøjer plus i samme periode ca. 80 000 knallerter. Og alligevel er antallet af ulykker altså i aftagen. Apropos knallerter, cyklister og fodgængere, som jo også er trafikanter, så har jeg rent privat gjort den opdagelse, ganske enkelt ved at blade i aviserne, at det er et uhyggelig stort antal ulykker, der opstår efter skemaet „Cyklist drejede til venstre uden at se sig tilbage“, „Fodgænger gik ud i trafikken uden at se til venstre eller højre“. Denne opdagelse bekræftes af en statistik vedrørende færdselslovovertrædelser af rigspolitichef Heide-Jørgensen, hvoraf det fremgår, at en af de hyppigste lovovertrædelser er kategorien „cyklister, der kørte uden for cykelstien“ eller på anden ulovlig måde.

Hvis der sker en ulykke, fordi man går eller kører sovende — åndelig talt med hovedet under armen — over en jernbanelinje, og den slags sker jo, så bør konklusionen faktisk være den, at DSB må sætte tempoet ned. Den går jo ikke.

I øvrigt viser en omfattende amerikansk undersøgelse, at over 80 pct. af ulykkerne i byområder sker med hastigheder under 50 km/t, og de seneste statistikker i København viser, at antallet af ulykker, der skyldes for høj hastighed, er stadig faldende. Hvorfor? Fordi folk på grund af den stigende intensitet bliver mere og mere trafikminded. Denne udvikling bør støttes gennem færdselspropaganda og gennem en ansvarsplacerende lovgivning. Skemaet er ganske enkelt: du går over gaden — du har ansvaret for din handling; du svinger til venstre eller til højre — du har ansvaret; du skifter kørebane — du har ansvaret; du kører ud på en mere befærdet vej eller gade — du har ansvaret, hele ansvaret,