

[Gøting.]

det medføre en fordyrelse for forbrugerne; det er der ikke den fjerneste tvivl om.

Det, vi bør gøre, er, at vi giver trafikanten et ansvar, så at han ved, at hvis han overtræder reglerne, hænger han på den. Jeg synes ikke, vi kan indføre det irritationsmoment i trafikken, som en skematisk fastsættelse af en generel færdselshastighed vil betyde. Det kan man alligevel ikke overholde eller vil ikke overholde, fordi der ikke kan være kontrol nok dermed. Det vil kræve dyrt politi og dyre skilte, det vil give en sammenklumpning af trafikken med påfølgende farlige overhalinger, og det vil ydermere skabe den fare, at mange mennesker, og jeg har truffet adskillige, vil tro, at når der står 50 km-skilte, betyder det, at de har lov at køre 50 km under alle omstændigheder. Det er ganske givet, at disse 50 km, hvad jeg også har nævnt tidligere, måske vil være den rigtige fart i ét tilfælde, medens det i et andet tilfælde vil være en for høj hastighed og i et tredje tilfælde vil være en urimelig lav hastighed.

Vi bør gøre et propagandafremstød for at bringe oplysning til de øvrige trafikantkategorier, som jeg nævnte før, fodgængere og cyklister. Det viser sig, at langt, langt de fleste trafikulykker i bymæssige bebyggelser sker ved hastigheder under 50 km i timen, hvorfor så sætte grænsen ved 50 km? Vi bør sætte advarselsskilte op ved deciderede færdselsfælder, vi bør fjerne de deciderede færdselsfælder ved forbedring af vort vejnet. Vi bør støtte den besindige, ansvarsfulde bilist, vi bør ikke give den ubesindige og den ansvarsløse noget at hænge sig i. Alt dette kan den højtærede justitsminister gøre blot ved at benytte § 57, stk. 4.

Fri hastighed under ansvar viser sig at have sin berettigelse. Antallet af ulykker i forhold til forøgelsen af antallet af motor-køretøjer er for nedadgående. Her kan jeg henvise til Københavns politis færdselsstatistik fra 1958, hvoraf det fremgår, at f. eks. antallet af indregistrerede motor-køretøjer fra 1947 til 1958 er steget fra godt 30 000 til næsten 85 000, medens antallet af ulykker og færdselsuheld er steget fra 5 600 til 10 600, men det nåede toppen i 1956 og er nu for nedadgående, ikke alene forholdsæssigt, men også reelt

trods den kolossale forøgelse af motorpar-ken.

Jeg tror også, det vil være heldigt, hvis man afmærkede færdselspolitiets vogne, så man tydeligt kunne se dem og enhver kunne finde ud af, at dér var en støtte, en hjælp i trafikken. Det gør man i hvert fald i Tyskland med politiets patruljevogne, og jeg tror også, man i temmelig udstrakt grad bruger det i Sverige.

Videre peger jeg på, at man kan lette forholdene for trafikanterne ved at anbringe skiltene i synshøjde, så det ikke bliver nødvendigt at lægge nakken tilbage for at finde ud af, om der er et skilt eller ej.

Jeg peger også på den uvidenhed, der faktisk eksisterer med hensyn til visse trafiksignaler. Hvis jeg ikke er helt galt afmarcheret, viser en statistik, som Berlingske Tidende har foretaget for ganske kort tid siden, at kun 15 pct. af bilisterne kender betydningen af det gule blinklys i vejkryds og gadekryds og kun 6-7 pct. af fodgængerne, cyklisterne og knallertkørerne kender den. Der bør sættes en kampagne i gang for at gøre det klart for trafikanterne, hvad det gule blinklys betyder. Jeg tør holde en del på, at ikke alle de ærede medlemmer i denne sal er klar over, hvad det gule blinklys betyder, trods det at adskillige af dem sidder ved rattet hver dag.

Vi må ind på den tankegang, at bilisten skal holde sin bane. Vi må have nogle effektive slogans, som bider sig fast i folks bevidsthed, f. eks. det med, at man ikke har set sig for, før man har set sig tilbage. Vi må have konsekvente færdselsdomme, der klart placerer ansvaret. Den fri hastighed under ansvar vil skabe den spredning, der er nødvendig for en effektiv udnyttelse af vejnettet og for en sænkning af ulykkesantallet. Udvalgsflertallet er gået ind for at hæve hastighedsgrænsen for personvogne over 3 500 kg fra 60 til 70 km i timen, bl. a. fordi det vil bringe denne spredning ind i billedet.

Jeg kan godt antyde, at vi principielt i virkeligheden slet ikke er tilhængere af fartbegrænsning for disse tungere vogn-typer og faktisk foreslog 75 km i stedet for 70 for at bringe spredning ind i billedet; 10 km's forskel er for lidt, 15-20 km havde været bedre. Jeg vil også pege på, at vi netop i disse to vognkategorier har de dyg-