

[Victor Gram.]

nedgang, som vore egne ulykkestal viser, i og for sig måtte give anledning til en vis optimisme; der havde været tale om en kulmination, og nu var der sket en nedgang, som i hvert fald ikke kunne tilskrives særlige foranstaltninger til regulering af hastighederne, da vi jo ikke har haft sådanne ud over den anvendelse, justitsministeren har gjort af sin bemyndigelse i henhold til § 57, stk. 4, som i mere almindelig forstand giver ministeren anledning til at foretage indskrænkninger eller fastsætte særlige begrænsninger i hastigheden.

Det, der derfor forekommer mig væsentligt i denne diskussion, er, hvorvidt vi kan påvise positive resultater af de principper, som hidtil har været gældende i den danske færdselslovgivning, og ser man på disse resultater, er det efter min mening alt for tidligt at begynde at manipulere med et princip, der er så vigtigt som dette at give trafikanterne et personligt ansvar i den enkelte situation.

Det ærede medlem hr. Gøting var ligesom andre ærede ordførere meget stærkt inde på dette spørgsmål, og jeg vil meget gerne knytte direkte an til disse særlige synspunkter. Må jeg knytte an til de beretninger, der har været nævnt flere gange, og som jeg synes er væsentlige i denne forbindelse og godt kan tages som udtryk for, hvad der kan nås ved at sætte ind med et pædagogisk farvet princip over for trafikanterne. Det er de beretninger, der foreligger for Københavns vedkommende. Efter dem er der i realiteten ingen stigning i ulykkestallene fra 1955-56 op til dato. Den stigning, som fandt sted helt op til 1954, er standset, til trods for at der er sket en meget stærk tilgang af motorkøretøjer. Det ærede medlem hr. Peter Ravn kan godt sige, at der burde ikke være stigning i ulykkestallene, uanset om der er en meget væsentlig stigning i antallet af motorkøretøjer; men det kan ikke holde, det er simpelt hen en umulighed. Hvis vi kan opnå en væsentlig procentvis nedgang i ulykkestallene i forhold til den stigning, der i almindelighed finder sted i antallet af motorkøretøjer, må vi sige, at lovgivningen virker, som den skal; dernæst drejer det sig om at kunne påvirke denne procentvise nedgang i ulykkestallene så

stærkt som praktisk muligt, og det er dér, vi efter min mening bør sætte ind.

Jeg vil i så henseende henvise til de foranstaltninger, som man for Københavns vedkommende i samarbejde med Københavns politi og Rådet for større Færdselsikkerhed har iværksat. Må jeg nævne den kampagne, man etablerede med hensyn til at placere sig rigtigt i trafikken, og den sidste kampagne for at svinge rigtigt til venstre. Vi, der færdes til daglig i Københavns trafik, kunne øjeblikkelig mærke virkningerne af disse pædagogiske anvisninger. Så er det unægtelig spørgsmålet, om vi ikke, når vi har set den rent faktiske virkning, som i form af positive resultater foreligger for Københavns vedkommende — der formentlig må have de værste trafikale forhold i landet — kunne føre princippet videre og ofre nogle penge på dette foretagende. Nu ved jeg ikke, hvor mange millioner kroner der skal til for at gennemføre den fuldstændige skiltning, som er forudsat i det ændringsforslag, der er stillet af justitsministeren og har fået tilslutning fra et mindretal; det bliver slet ikke så få millioner. Hvis disse millioner anvendes til en pædagogisk oplysningspropaganda, hvor man, hver gang der findes direkte anledning til at gøre en indsats, eller blot man synes, der er anledning til det, virkelig foretager en indsats af denne karakter, så tror jeg, man vil opnå det, som er det rigtige, nemlig at få indpodet et personligt ansvar, en trafikforståelse, hos trafikanterne, hvad enten de er fodgængere, cyklister, knallerister, eller de er motorkørende, en forståelse, som automatisk vil sætte dem i stand til at følge det, der er grundprincippet i loven: at køre forsvarligt under de givne trafikale forhold, hvad enten det nu drejer sig om gadernes eller vejenes forhold eller trafikintensiteten; det er efter min mening det væsentlige.

Hvis man bryder princippet nu eller begynder at pille ved det princip, man gennemførte i lovene af 1953 og 1955, skaber man i den grad forvirring hos trafikanterne, idet man på visse strækninger fratager dem den personlige bedømmelse, det personlige ansvar, og umiddelbart derefter tvinger dem til igen at anlægge en personlig bedømmelse og tage et personligt