

[Axel Ivan Pedersen.]

henstiller unionen, at der fra statens side foranlediges en videnskabelig undersøgelse af alkoholnydelsens indvirkning på kørevenen og af alkoholens indflydelse på trafikulykkerne.“

Når Trafik Unionen har rettet denne henvendelse til regering og folketing, er grunden den, at det må virke stærkt foruroligende, at trafikulykkernes antal er stadig stigende — og stigende i takt med tilgangen af motorkøretøjer.

Der blev i 1958 ved 15 417 ulykker med personskader skadet 18 408 mennesker og heraf dræbt 620. Af disse blev 47 dræbt i den motoriserede trafik med spirituspåvirkning som årsag, d. v. s. knap 13 pct. af de dræbte inden for den motoriserede gruppe eller 2 pct. mere end året forud, og det er naturligt, at den tanke må melde sig, om ikke netop denne kategori af færdselsuheld kunne reduceres betydeligt, når flere muligheder for at nedsætte antallet af færdselsuheld end de hidtil anvendte blev benyttet.

Men ikke alene på dette område må en mulighed for en reduktion af færdselsuhedenes antal være til stede, den må også være det på de andre årsagsområder, hvoraf kategorien „opfyldte ikke vigepligten“ er den mest fremtrædende.

Rådet for større Færdselssikkerhed gør et meget værdifuldt arbejde, og færdselspolitiets indsats er ikke mindre virkningsfuld, men de virkelig store resultater opnås først, når så godt som alle motorførere bliver aktive deltagere i arbejdet for større færdselssikkerhed og bedre færdselskultur, hvortil også øget ædruelighed må henregnes.

Det er i erkendelse heraf, at Trafik Unionen har indledt sin færdselspropaganda gennem de såkaldte værkstedskursus — i øvrigt naturligvis i forståelse med Rådet for større Færdselssikkerhed.

Men alle disse anstrengelser må følges op gennem en rimelig støtte fra statens side; der skal ikke så forfærdelig mange

positive resultater til, d. v. s. færre færdselsdrab, før man har nået en betydelig besparelse i samfundsøkonomien.

De bør også følges op af et lovgivningsmæssigt initiativ af præventiv karakter, således at det kan understøtte bestræbelserne for større sikkerhed og bedre færdselskultur, og her er det, unionen ønsker at pege på problemer af afgørende betydning. I denne forbindelse vil jeg gerne nævne justitsministeriets udmærkede initiativ med udstedelsen af cirkulæret om de slidte dæk.

Undersøger man baggrunden for de årsager, der ligger til grund for færdselsulykker og -uheld, vil man hurtigt blive klar over, at disse for den skyldige parts vedkommende ligger i en svigten eller defekt enten hos føreren eller ved køretøjet — eller begge dele.

For køretøjets vedkommende er en konstatering af en defekt til enhver tid mulig, og det forekommer mærkeligt, at interessen for et køretøjs forsvarlige kørestand ikke er konstant og lige så stor senere som ved anskaffelsen af køretøjet. Måske bør eftersyn af ethvert motordrevet køretøj gøres obligatorisk. Omkostningerne herved kan vel, uden at det er særlig mærkbart, afholdes af motorafgifterne. Den side af sagen skulle altid kunne klares.

Vanskeligere bliver det derimod, når talen er om føreren. Svigten eller defekt hos denne kan betyde manglende agtpågivenhed, ukendskab til færdselsregler eller tilsidesættelse heraf, altså det, som man kan kalde hensynsløs og ansvarsløs optræden i færdslen, for at nævne nogle enkelte konkrete forhold; de såkaldte ulykkesfugle er et kapitel for sig. Vil man analysere disse forhold, kan man opdage, at menneskelige svagheder som mindreværdskomplekser eller det modsatte er den egentlige baggrund for mange færdselsulykker. Hermed være også sagt, at disse uheldige egenskaber eller svagheder er en defekt hos motorføreren, og når spørgsmålet så rejses, hvordan disse defekter eller fejl kan rettes, må man vel have lov at sige, at medens det