

[Birthe Rønn Hornbech]

er begrænset, hvad man yderligere kan gøre alene ved lovgivning.

Færdselssikkerhed er et samspil af mange elementer, og der er mange opfattelser af, hvad færdselssikkerhed egentlig er, og hvordan den kan forbedres. Venstre finder f.eks. ikke, at det var en forbedring af færdselssikkerheden, da et flertal på et par stykker herinde indførte en hastighedsgrænse på 50 km i timen, en hastighedsgrænse, som vi alle på forhånd vidste ikke ville blive overholdt.

Naturligvis gælder grundsætningen stadig: lov er lov, og lov skal holdes, men det har stødt manges retsfølelse, at der er blevet indført en lov, som ikke respekteres af borgerne, og jeg frygter, at det også kan mindske respekten for andre love og for vort arbejde her i folketinget.

Hvad kom der ud af den lov? Flere skilte, flere udgifter, farligere overhalinge af de få, der overholder loven. Forslagsstillerne brugte dengang færdselssikkerheden som argument, men den er ikke blevet forbedret herved, og dobbeltmoralen viste sig da også, da forslagsstillerne afholdt sig fra at sætte loven i kraft omgående. Det havde jo været en naturlig og logisk følge, hvis man virkelig mente, at man gavtede færdselssikkerheden.

Venstre var dengang og er stadig imod den slags manifestationer, som ingen respekterer. En forudsætning for højnelse af færdselssikkerheden er nemlig, at de foranstaltninger, der træffes, har opbakning i befolkningen. Derfor bør der gøres en ekstra indsats i undervisningen og ved oplysning i det hele taget.

På regeringens foranledning blev der i foråret vedtaget en lov her i folketinget om forbedring af køreuddannelsen, men også politiets undervisning på skolerne er et vigtigt element i en politik for højnelse af færdselssikkerheden, og også over for voksne kan der utvivlsomt gøres mere.

Også pressen kunne yde sin skærv ved at gå bag om færdselsuheldene fremfor blot at vise smadrede biler og – hvis man kan komme af sted med det – nærbilleder af kvæstede mennesker. Specielt i spiritussager kunne pressen yde en indsats i folkeoplysningens og dermed i færdselssikkerhedens tjeneste. Der er stadig forrygende uvidenhed om spirituskørsel, uvidenhed om, hvorledes man reagerer efter indtagelse af alkohol. Mange spørger med det og påstår, at de kører bedre, når de

har drukket. Det vidner om fuldstændig mangel på hensyntagen til andre mennesker og mangel på forståelse af, hvilke kræfter man slipper løs, når man kører bil. Man hører ofte den påstand, at man kan forbrænde en øl i timen, eller at man sveder alkoholen ud. Det er misforståelser, som kan komme til at koste andre livet. Venstre vil derfor indtrængende opfordre ministeren til at tage initiativer, der kan nedbringe antallet af spiritusbilister.

Ministerens nævner i sin redegørelse specielt de svage trafikanter. Venstre er naturligvis enig i, at der skal sættes ind her, men hvem er i grunden de svage trafikanter? Er det de unge mennesker, der drøner af sted på en 10 gears cykel med 50 km i timen uden at se til højre eller venstre? Ja, de er svage på den måde, at deres uvidenhed om cyklens indretning og fartens betydning kan koste dem selv livet. Det er godt, at det er blevet moderne at cykle i stedet for at køre på knallert, men disse fartglade cyklister har skabt andre og svagere trafikantgrupper. Jeg tænker på de ældre og mere sindige cyklister og på de ældre som fodgængere, som ikke er i stand til at vurdere, med hvor stor hastighed en sådan cyklist kommer kørende.

Jeg vil i den forbindelse spørge ministeren, om vi er i besiddelse af statistikker, der viser, hvor tit cyklister indbyrdes støder sammen i trafikken, og hvordan det var tidligere. Oplysningerne må findes, for trafikarten skal jo anføres på politirapporten ved uheld.

Det er vigtigt, at vi i planlægningen af vort vejnet også tænker på de svage grupper, at der f.eks. anlægges flere cykelstier, men en fornuftig afvikling af trafikken forudsætter, at en række cyklister lærer at tage hensyn til de andre, der kører efter reglerne, og lærer at tage hensyn specielt til de ældre fodgængere.

Jeg har nævnt de ældre nogle gange, og det er med tilfredshed, venstre har konstateret, at dette problem nu også er taget op i Nordisk Råd, hvor man vil arbejde med det.

Jeg kunne godt ønske mig, at man i trafikken havde noget større forståelse færdselsarterne imellem. Når politiet standser en bilist, der kører for stærkt, hører man jo, at politiet hellere skulle tage cyklisterne, og når de så tager cyklisterne, får de at vide, at de skulle hellere have standset bilbøllerne. Vi skal alle være her i trafikken, derfor er der grund til at appellere både til automobilorganisatio-