

[Vagn Bro.]

få linier af hans indlæg på dette møde; han sagde bl. a.:

„Jag skulle då tänka mig en högsta gräns för personbilar och motorcyklar av 70 eller 80 km i timmen, för tätbebyggda områden nedsatt till 50 km.“

Det bliver for langt at fortsætte med citatet, men derpå konkluderer politichefen — og det er i virkeligheden det afgørende — at han ikke tør overlade til den enkelte automobilist at bestemme, hvad der med en høj fart er forsvarligt.

På eet punkt har den højtærede minister taget ved lære, det må erkendes. Da vi fik indført stopskiltene på hovedvejene, ræsonnerede man: alle skal jo respektere trekanten; det vil med andre ord sige, at når der står en trekant og der er bevoksning, behøver vi ikke at skrive fuldt stop, for det følger af loven, at ingen må køre ud der uden fuldt stop. Nu må ministeren imidlertid anskaffe 3 000, 4 000, 5 000 eller 6 000 nye skilte med fuldt stop, fordi folk siger som så: de særlige steder, hvor der står fuldt stop, er vi nødt til at stoppe, i hvert fald, hvis der er en betjent i nærheden, men alle de andre steder behøver vi det ikke. Kan man ikke se, at der er i virkeligheden 1½ års erfaring for, at folk slet ikke er indstillet på på dette og en række andre punkter at følge loven? Jeg synes altså stadig, at man skulle tænke på at overvinde sig selv. Ganske vist har ministeren altså på dette punkt overvundet sig selv, men her skulle man måske gå videre.

Det ærede medlem hr. Tholstrup gjorde en bemærkning om, at han havde iagttaget en synlig forbedring af færdselsforholdene. Nu hørte vi det ærede medlem hr. Thisted Knudsens fremstilling af forholdene, og jeg kan for mit vedkommende sige, selvom det er meget sørgeligt at måtte sige det, at medens vi sluttede sidste år med 411 færdseldødsfald, er vi allerede i dag oppe på 500 og vil sikkert, da vi har $\frac{1}{6}$ af året tilbage, runde de 600 inden nytår. Det skulle glæde mig, om min forudsigelse ikke

var rigtig, nu får vi se. Det er da 50 pct.s stigning, og med hensyn til ulykkerne er vi i dag kommet op på, at der er forvoldt skade på så mange mennesker, at deres antal svarer til indbyggertallet i en provinsby med 14 000—15 000 indbyggere. Når det ærede medlem hr. Tholstrup derfor siger, at der er en synlig forbedring, må jeg sige, at det ærede medlem også på dette område har dokumenteret, hvorfor hans parti er i så rivende tilbagegang. Ud fra disse tal her i tinget at hævde noget sådant synes jeg ærlig talt ligger under lavmålet, især da vi drøfter så alvorlige problemer.

Der er måske 60—70 pct., der kører meget godt, ja, der er måske 80 pct., men det er de resterende 20 pct., der forvolder ulykkerne, og det er deres antal, der skal begrænses. Nu har vi set, hvorledes det er gået med stopskiltene, og vi vil få at se, at det vil blive begrænsningen af farten, som flere og flere vil tale om. Det ærede medlem hr. Sønderup afbrød før med en bemærkning om, at der er flere biler. For mig står det således, at jo flere biler vi får, jo mere nødvendigt må det være, at der i hvert fald på sine steder køres langsommere og mere forsigtigt. Det ville være et grufuldt fremtidsperspektiv, højtærede minister, hvis det blev sådan, at for hver 50 000 nye biler, vi får, forårsages der 100 flere dødsfald ved færdselsulykker. Det kan da ikke være en argumentation. Vi, der er medlemmer af folketinget, må hævde, at jo flere biler vi får, jo mere må kravene om, at der køres rigtigt, skærpes, og vil folk ikke efterleve dette frivilligt, så må de — vi bruger jo tvang på mangfoldige andre områder — også lære det på dette område.

Jeg ser, at formanden for rådet for større færdselssikkerhed, fabrikant Bergsøe, ønsker en hastighedsbegrænsning i de bymæssigt bebyggede distrikter. Det er der heller ikke noget om i lovforslaget. Fremdeles har jeg set, at færdselschefen i Danmark i et blad udtaler, at han ikke kan tolerere de stærke motorcykler, og at han egentlig ville stille forslag om, at de blev helt forbudt her-