

[Holmberg.]

dette område, så ønsker vi alle at få nedsat ulykkestallene; vi er alle sammen enige om, at vi skal have så få færdselsulykker som muligt, og vi er da også enige om, at ulykker aldrig helt kan undgås. Vi er altså enige om målet; men hvordan vi skal nå målet, er der ikke enighed om.

I forbindelse med spørgsmålet om fartbegrænsningen hører man ofte den bemærkning fremsat, at bare der spares ét menneskeliv, er det tilstrækkeligt til at begrunde den. Jeg er meget ked af at bruge ordet hykleri, jeg vil nøjes med at sige, at der er risiko ved næsten alt, der er også risiko ved at være på en fabrik, der sker også uheld dér, og der sker i øvrigt ulykker alle vegne; de kan som sagt aldrig helt undgås. Hvis vi retter et vejsving ud, er det ganske klart, at det vil kunne redde menneskeliv, og hvis vi bygger en viadukt i stedet for, at et kryds skal passeres, er det også klart, at det vil spare menneskeliv. Det er årsager, som vi ved fremkalder ulykker; det gør vi derimod ikke, når vi tænker på fartbegrænsning i forbindelse med færdselsulykker. Det er rigtigt, at i Sverige og Vesttyskland er ulykkestallene gået ned, men jeg tror ikke, det er fartbegrænsningen til 80 og 100 km i timen, der er skyld i det; jeg tror, det skyldes propagandaen og ikke mindst det store opbud af politi til at kontrollere.

Med hensyn til, hvad der i øvrigt forårsager ulykker, savner vi materiale. Vi har spurgt i udvalget, og vi har fået en vis form for svar — jeg siger med vilje en vis form for svar. Vi har fået at vide, at undladelse af at overholde vigepligten er en hyppig årsag, og vi har også fået at vide, hvad vi for øvrigt godt vidste i forvejen, at uforsvarlig overhaling er en væsentlig ulykkesårsag og ligeledes forkert placering på vejbanen og manglende tegngivning. Alle disse ting har vist sig at spille en stor rolle, og det vidste vi på forhånd. Vi har også fået oplysninger om den såkaldte spirituskørsel. Netop dette sidste kan vi efter min mening ikke være bekendt. Jeg læste i avisen for nogen tid siden — ministeren kan korrigere mig, hvis jeg siger noget forkert — at det er blevet oplyst, at af samtlige færdselsuheld, der

havde døden til følge, var i 27 pct. af tilfældene spirituspåvirkning en medvirkende årsag. Hvis det er rigtigt, synes jeg, det er for galt, så er vi inde i en udvikling, vi ikke kan være bekendt. Vi kan for øvrigt heller ikke være bekendt, at vi i Danmark bedømmer den slags forseelser mildere, end de bedømmes i de andre nordiske lande. Som bekendt har vi indført en promillegrænse for flyvere, og jeg kan betro den højtærede minister, at vi efterhånden er mange — og jeg tror, der bliver flere og flere — der mener, at det også vil være det rigtige at indføre en promillegrænse, hvad angår trafikken på vejene. Når der er tale om spirituskørsel, vil det også være rimeligt at gå hårdere frem; i gentagelsestilfælde bør man nægte de pågældende at køre bil fremover, altså tage kørekortet fra dem for bestandig.

Ud over de grunde til færdselsuheld, jeg her har anført, har vi også fået andre ting besvaret, bl. a. vedrørende forholdene i Danmark og Vesttyskland. Der står her, at for hurtig kørsel efter forholdene spiller ind. Det tror vi da gerne, netop efter forholdene, men det siger ikke det mindste om, at en fartbegrænsning på 80 km og 100 km betyder forsvarlig kørsel efter forholdene. Det kan også nemt være 50 km, og tit er det netop 50 km under hensyn til de forhold, der gør sig gældende det pågældende sted. Vi har også spurgt om, hvor hurtigt man har kørt i ulykkesøjeblikket. Det kan der ikke svares på, siger den højtærede minister, men det må da egentlig være afgørende at vide, når vi diskuterer fartbegrænsning. Vi har altså ikke fået svar derpå.

Vi er et mindretal i udvalget. Vi håber, vi kan danne flertal her i salen, og vi erkender, at det vil være rigtigt med et forsøg her til påske og til pinse. Lad os så se, hvordan det går. Vi kan her gå med til ministerens forslag om 80 km og 100 km og hvad dermed følger, politi og propaganda m. v.; men for at få et fuldstændigt billede, netop for at kunne drage sammenligninger, vil jeg henstille til ministeren også i store bededagsweekenden at anvende samme propaganda, samme politiopbud, men uden fartbegrænsning. Det må da være et vældigt godt grundlag at diskutere problemerne på. Det vil også være rimeligt, og det har mini-