

[Per Møller.]

tage, at vi betragter bilen og motorecyklen og knallerten som brugsgenstande, som vi ikke vil undvære. Vi er indstillet på at betale den pris, som det koster at have disse transportmidler. Vi må betragte den moderne trafik som en del af vort livsmønster, som noget, der indgår i hele det moderne samfundsbillede. Vi kan ikke undvære den, og vi må samtidig se i øjnene, at der ikke er mulighed for at skabe det, man kan kalde en idiotsikret trafik. Derfor vil der komme ulykker, men trods dette er der ikke nogen grund til at give sig fatalismen i vold. Vi står her ikke over for en skæbnebestemt situation, hvor vi ikke kan gøre noget, hvor vi bare må give op og tage til efterretning, at den moderne trafik kræver så vældige ofre i form af menneskeliv, i form af menneskelig lykke og i form af materielle skader.

Det, der er spørgsmålet, er — indtil et vist punkt — om vi vil betale denne trafik med disse ofre, eller om vi vil betale det i penge, som det kan koste at skabe en højere grad af trafikikkerhed. Jeg siger udtrykkeligt: indtil et vist punkt, for selv om man tager det udgangspunkt, at sikkerheden koster penge, er stillingen dog ikke den, at man blot ved at ofre tilstrækkelig mange penge kan komme ulykkerne til livs. Men vi kan utvivlsomt komme længere frem, end vi er i dag, når det gælder om at skabe et effektivt værn imod de mange trafikulykker. Det vil være muligt at nedbringe antallet af ulykker, og hvis vi erkender, at dette er muligt, ligger der heri også en forpligtelse til at gøre noget ved sagen.

Det er på den baggrund, denne forespørgsel er stillet; det er ud fra opfattelsen af, at der kan gøres mere, end der er gjort, og derfor spørger vi nu justitsministeren, om han er indstillet på at gøre det offentliges indsats væsentlig mere effektiv og i denne sammenhæng at nedsætte en hurtigt arbejdende kommission, som dels skal udforske trafikikkerhedens problem, dels fremkomme med forslag om, hvorledes det vil være muligt at gøre noget mere virkningsfuldt end hidtil til nedbringelse af ulykkernes antal.

Trafikforskningen er for øjeblikket herhjemme temmelig utilstrækkelig. I transportforskningsudvalgets betænkning, som nylig er

offentliggjort, siges det, at en egentlig forskning kun finder sted i beskedent omfang, og så føjes det til, at problemernes mangesidighed og komplicerede natur må stille krav om en betydelig forskningsindsats. Det er en af de opgaver, der lægges frem til denne kommission, som jeg håber ministeren vil gå med til at nedsætte.

Derudover vil der være mange andre spørgsmål, vi kan tage op. Jeg skal i denne begrundelse for forespørgslen kun fremføre ønsket om, at der i kommissionen, hvis den bliver nedsat, også vil blive politisk repræsentation. Jeg synes, det vil betyde meget for arbejdet, at kontakten ud til offentligheden på den måde bliver sikret og bliver så levende som muligt. Jeg tror også, man kan se det under en anden synsvinkel, nemlig den, at den politiske repræsentation i kommissionen vil give mulighed for, at offentligheden får en række af de ideer og tanker frem til prøvelse, som spiller så stor en rolle for alle trafikanter, der drøfter disse spørgsmål og har tanker, hvoraf nogle utvivlsomt er både under søgelse og overvejelse værd.

Justitsministeren (K. Axel Nielsen): Den debat, der er lagt op til ved den rejste forespørgsel, har en alvorlig og aktuel baggrund. Vi har alle hver dag færdsels problemer tæt inde på livet gennem vor egen færden i trafikken og gennem pressens meddelelser om tragiske ulykker. Jeg finder det derfor i allerhøjeste grad på sin plads, at kampen mod færdselsulykkerne gøres til genstand for drøftelse her i det høje ting.

Færdselsuhedsstatistikken viser, at der i 1964 forekom i alt knap 900 dødsfald som følge af trafikulykker, medens antallet af tilskadekomne androg ca. 24.000. Den endelige opgørelse for 1965 foreligger endnu ikke, men statistikken vil antagelig vise en stigning i ulykkestallet. De senere års stigning i ulykkestallet må ses i sammenhæng med den voldsomme stigning i motor-køretøjsparken. Antallet af registrerede motor-køretøjer var eksempelvis i 1960 ca. 830.000 og ved udgangen af 1965 ca. 1,3 millioner. Stigningen i færdselsulykkernes antal er ikke noget specielt dansk fænomen, men det er naturligvis ikke nogen trøst, at det står lige så dårligt til i udlandet, som det gør her. Man bør ikke slå sig til tåls med,