

[Per Møller.]

sådan set stærkt foruroligende, idet man må stille spørgsmålet: hvordan så med de mange biler, og det er privatbiler, der ikke bliver underkastet noget eftersyn? Nu er jeg ikke i tvivl om, at hovedparten af vore biler herhjemme er i en sådan stand, at selv om de måske nok har mangler, er de ikke af den grund noget risikomoment, men ældre biler vil i mange tilfælde være i en sådan forfatning, at de frembyder en i hvert fald sekundær risiko i trafikken. Jeg kan her nævne, at en amerikansk undersøgelse siger, at biler, som har en levealder på 8 år eller derover, belastes med dobbelt så mange dødsulykker og alvorlige trafikulykker som biler med indtil 2 års levetid. Hvis det virkelig er rigtigt, ligger der her et spørgsmål, der i hvert fald må have krav på en systematisk undersøgelse.

Jeg har nævnt forskellige spørgsmål; jeg kunne nævne forskellige andre. Mit parti har ikke noget ensartet syn på disse forskellige mulige indgreb, kontrolforanstaltninger, regler og andet over for trafikanterne. Det, jeg har villet fremhæve, er også mere mangfoldigheden af de spørgsmål, der trænger til bedre belysning, nærmere undersøgelse og i givet fald efterfølgende forslag.

Jeg lægger stor vægt på et principielt syn i hele denne sammenhæng, nemlig at man ikke interesserer sig alt for stærkt for at skabe et for stift mønster i trafikken. Det, der efter min mening vil være det bedste middel til at nedbringe trafikulykkernes antal, er en såpas smidighed, et sådant system, en sådan ramme omkring trafikken, at man bestandig appellerer til trafikanternes ansvarsfølelse, at man ikke har så mange regler, at trafikanten føler sig umyndiggjort og fristes til at mene, at hvis han bare ser tilstrækkeligt på alle skilte om hastigheder, og hvad der ellers kan stå på disse skilte, er sagen i orden. Jeg tror, det afgørende for, at vi skal nå frem, er stadig at fastholde værdien af, at trafikanterne tilskyndes til at udvikle deres ansvarsfølelse, deres dygtighed, deres trafikmoral, og hvad der ellers er afgørende i denne sammenhæng.

Må jeg slutte med endnu en gang at takke for ministerens positive indstilling til tanken om en mere effektiv indsats i dette spørgsmål.

Boye Hansen: Cirka 25.000 tilskadekomne og op imod 1.000 dødsfald om året, heraf 100 børn, som følge af færdselsulykker, det er den alvorlige baggrund for den forespørgsel, som hr. Per Møller m. fl. har rettet til justitsministeren. Jeg er meget glad for, at denne forespørgsel er stillet. Problemet har jo været rejst for her i folketinget, bl. a. de år, da vi arbejdede med de periodiske forsøg med hastighedsbegrænsning, og det viste sig da, at den trafikikkerhedsforskning, som vi kunne bygge på, var så lidet effektiv, at vi faktisk ikke fik noget klart billede af, om disse hastighedsbegrænsningsforsøg havde en effekt, eller de ikke havde det. Der var ikke dengang i det høje ting så stor begejstring — hvis jeg må bruge det udtryk — for at få gennemført en mere effektiv trafikikkerhedsforskning og heller ikke ligefrem begejstring for at medvirke til at bevilge de fornødne midler hertil.

Justitsministeren har i sin overordentlig interessante redegørelse været lidt inde her på og bl. a. peget på, at når vi ikke fik en tilstrækkelig klar analyse af de forsøg, man gjorde dengang, så skyldes det, at man ikke havde en tilstrækkelig koncentreret forskning, og det mener jeg er rigtigt. Transportforskningsudvalget, som foretog analysen, arbejder jo på et meget bredt grundlag. Det, vi virkelig savner, er en stærkere centralisering af selve begrebet trafikikkerhedsforskning.

Jeg hørte med megen interesse hr. Per Møller udtale, at der nu hviler et stort ansvar på folketinget for de problemer, vi her diskuterer. Det er jeg helt enig i, og det er for så vidt ikke noget nyt. Det ansvar har hele tiden hvilet på folketinget.

Jeg hørte også med interesse hr. Per Møller udtale, at hvis man ville disse ting, så måtte man også ville bevilge de midler, der var nødvendige for at effektuere de ting, som et kommende udvalg måtte finde frem til som hensigtsmæssige, og justitsministeren har jo i sin redegørelse peget på alle de områder, hvor det er nødvendigt at drive trafikikkerhedsforskning. Det drejer sig for det første om mere politi på vore veje, og jeg hørte med glæde justitsministeren meddele, at der nu er mulighed for, at vi i løbet af nogle år kan få udvidet politistaben på vore veje. Der er for mig ingen tvivl om, at et af de mest effektive midler