

[Per Møller.]

Statistikkerne over trafikulykkerne viser i det store og hele fortsat stigning, og når de endelige tal for sidste år foreligger, vil det antagelig vise sig, at der i den danske trafik dræbes gennemsnitligt tre mennesker hver eneste dag. Antallet af tilskadede vil ligge på mellem 25.000 og 30.000. Ved siden af de menneskelige tragedier og ulykker står de voksende omkostninger, der for forsikringsselskabernes vedkommende er nået op over 500 mill. kr. årligt og for det offentlige vedkommende et beløb, der næppe er mindre, men formentlig en hel del større.

Behovet for en indsats mod trafikulykkerne aftegner sig således med forøget styrke.

I den sidste uges tid er der ydermere fremkommet oplysninger, som understreger nødvendigheden af en mere omfattende indsats mod defekte biler. Ifølge en oversigt fra statens biltilsyn viste det sig i fjor, at et stigende antal last- og varevogne havde „svære eller uforsvarlige mangler“, da de kom til syn. Det gjaldt i alt 16.985 biler. En omfattende undersøgelse, som er foretaget af Forenede Danske Motorejere, har vist, at henved halvdelen af de biler, der kører herhjemme, har fejl i et sådant omfang, at de belaster trafikikkerheden. Ifølge analysen havde 25 pct. af de 18.000 undersøgte så alvorlige bremsefejl, at trafikikkerheden blev mærkbart nedsat.

Der synes således at være en påtrængende og alvorlig baggrund for at fremskynde arbejdet med at få gennemført en mere effektiv indsats imod trafikulykkerne.

Formanden: Spørgeren har ordet for at supplere sin skriftlige begrundelse af spørgsmålet.

Per Møller: Under den folketingsdebat, der gik forud for nedsættelse af trafikikkerhedskommissionen, var der bred tilslutning til to synspunkter, nemlig for det første, at det offentlige indsats til forebyggelse af trafikulykkerne vil kunne gøres væsentligt mere effektiv, og for det andet, at der var brug for en hurtig indsats, og derfor henstilledes det, at den kommission, som man ønskede nedsat, blev en såkaldt hurtigt arbejdende kommission. Det er nu på det nærmeste to år siden, denne debat

fandt sted, og jeg finder derfor, det er naturligt at spørge, om arbejdet i kommissionen har ført til håndgribelige resultater, lige så vel som det også må have interesse at vide, hvordan planerne for den kommende tids arbejde ligger.

Justitsministeren (Thestrup): Der er indtil nu afgivet 6 betænkninger, én om færdselsundervisning, én om trafikikkerhedsforskning, én om tyverisikring af motor-køretøjer, én om kontrollen med parkeringsrestriktionerne, én om anvendelse af alko-test på spirituspåvirkede motorførere og én om sikkerhedsseler. Kommissionens formand, hr. Axel Ivan Pedersen, har oplyst, at kommissionen har påbegyndt drøftelse af flere omfattende spørgsmål, bl. a. vedrørende vejenes udformning, færdselslovens § 16 og problemer vedrørende hastighedsbegrænsning. Man regner med, at betænkninger vedrørende disse spørgsmål kan foreligge til sommer. Der kan yderligere ventes behandlet spørgsmål om køreuddannelsen, køreprøver, de unge føreres særlige problemer, køretøjernes tekniske udstyr og kontrollen med køretøjerne.

De allerede nu foreliggende betænkninger har givet anledning til foranstaltninger af forskellig art, idet det er min opfattelse, at sådanne foranstaltninger bør sættes i værk, så snart det er muligt. Det er altså ikke min hensigt at vente med at iværksætte anbefalede foranstaltninger, indtil hele kommissionsarbejdet er færdigt.

Hermed sluttede spørgsmålet.

Af *Kjeld Olesen* til ministeren for offentlige arbejder:

„Hvad agter ministeren at foretage sig for at forbedre flyveledernes arbejdsvilkår og derved skabe størst mulig sikkerhed for flyvningens afvikling?“

Skriftlig begrundelse:

I besvarelse til mig af samme spørgsmål 19. september 1967 udtalte ministeren for offentlige arbejder bl. a., at man på baggrund af en prognose fra luftfartsdirektoratet over behovet for flyveledere vil finde sig i en katastrofesituation i 1969-70,