

[Per Møller.]

og her er det sværere i løbet af kort tid at komme derhen, hvor vi godt kan skimte målet.

Til gengæld er der så mange andre felter, hvor det for en meget overskuelig bekostning vil være muligt at komme ret langt fremad. Ministeren nævnedes udtrykkeligt, hvordan Rådet for større Færdselssikkerhed udmærket var i stand til en væsentligt mere effektiv indsats, hvis man blot havde lidt flere midler til rådighed, og her er der i og for sig tale om forholdsvis små pengemidler. Jeg mener, at de udgifter, en udbygning af trafikikkerheden vil kræve, er små, hvis man ser dem i sammenhæng med, hvad der kan spares. For øjeblikket er det anslået, at trafikulykkerne herhjemme koster samfundet 1, måske 1½ milliard kr. om året.

Her er der taget hensyn til, hvad sygehusbehandlingen af de trafikkvæstede koster, og der er vist ikke tvivl om, at denne udgift vil vise en betydelig stigning i de kommende år. For det første er der i trafikulykkerne en tilbøjelighed til, at procenten af de hårdt kvæstede vokser, mens procenten af de lettere kvæstede viser en nedadgående bevægelse. Men i det tilfælde, vi må regne med, at der bliver flere og flere hårdt kvæstede, kræves der en større og større hospitalsbehandling, og dertil kommer, at selve hospitalsbehandlingen uundgåeligt vil blive dyrere og dyrere. Jeg har set i sundhedsstyrelsens opgørelse, at man efterhånden regner med, at de moderne førsteklasses sygehuse koster så meget i anlæg og anskaffelse af udstyr, at man kun kan få ca. 3 sygesenge for 1 mill. kr. Dertil kommer driften, så man kommer meget hurtigt frem til, at det er enorme beløb, det offentlige må ofre på at helbrede de mennesker, der kvæstes i trafikken.

Dertil kommer de store tab i arbejdsfor tjeneste samt den materielle skade. For 1965 har forsikringselskaberne opgjort den skade til et beløb på 420 mill. kr.,

og det forudses, at tallet for indeværende år vil stige meget væsentligt, bl. a. fordi reparationsudgifterne er voksende. Hvis man altså ser væk fra de menneskelige lidelser, der knytter sig til trafikulykkerne, har man også en økonomisk post, der viser, at der bortødes så enorme værdier, at en mindskelse af trafikulykkernes antal med selv en beskedne procent meget hurtigt vil afsætte sig i form af en stor samfundsøkonomisk besparelse, som efter alt at dømme vil kunne blive langt større end det, man investerer i at skabe en højere grad af trafikikkerhed. Jeg tror som sagt, man må regne med, at en stor part af de penge, man ofrer på trafikikkerheden, vil komme mangefold tilbage.

Hvis man søger at finde svar på, hvad man egentlig vil sigte på gennem en større indsats, en større effektivitet for at skabe trafikikkerhed, er der vel 2 ting, der bl. a. må træde i forgrunden. Den ene er, at man må have større færdselskundskab, den anden at man må udvikle en højere færdselsmoral. I begge tilfælde må oplysning og propaganda være midlerne, der kan føre fremad. Jeg tror, der vil være grund til at regne med, at der især kræves en stor indsats, når det gælder det, jeg kalder færdselsmoralen, og at der er brug for en ændret indstilling hos trafikanterne, måske nok mest hos bilisterne. Det er velkendt, at udlændinge, når de kommer til Danmark og færdes i den danske trafik, ofte blive ganske forfærdet over den junglens lov, der alt for ofte bliver sat i højsædet under afviklingen af vor trafik. Alt for mange trafikanter har den indstilling, at det, de skal have i tankerne, er spørgsmålet om, hvorvidt de nu har ret over for de andre trafikanter. Jeg er dog ikke sikker på, at den indstilling er den helt rigtige, hvis man skal afværge ulykker. Det er i virkeligheden min opfattelse, at den gode bilist kendes på sin evne til at afværge virkningerne af de andre trafikanters fejl, og jeg tror i hvert fald, der psykologisk ville ligge en stor værdi i dette, at