

[Otto Mørch.]

hittil højeste dødstal. I samme år skete der i Danmark 20.496 trafikuheld, og her skal bemærkes, at det kun er uheld med personskade, der er registreret; det giver 56,2 pr. dag, og det drejer sig om ikke færre end 27.300 personer, der blev trafikkvæstet. Vi skal naturligvis gøre os klart, at de mange dræbte og de mange kvæstede foruden de frygtelige menneskelige problemer har betydet så store udgifter for det offentlige, at der er al mulig grund til, at man videnskabeligt undersøger alle forhold vedrørende ulykkesårsagerne og derigennem finder frem til at reducere færdselsulykkerne, og jeg vil derfor rejse spørgsmålet: har vi tilstrækkelig effektiv forskning på dette vigtige samfundsområde?

Vi må i vor færdselsdebat på ny beskæftige os med det sikkerhedsproblem, der ligger i køreuddannelsen, specielt på baggrund af den stigende trafiktæthed. Jeg hører til dem, der mener, at den menneskelige faktor er den væsentligste i trafikken. Jeg stiller mig derfor skeptisk over for, at regelmæssige eftersyn af personvogne skulle kunne mindske antallet af ulykker nævneværdigt. Det har da heller ikke afspejlet sig i politiets statistik over uheldsårsagerne, her er det nu som før den menneskelige faktor, der er udslaggivende. Vi må erkende, at kvinden eller manden bag rattet ikke selv bliver mere trafiksikker af, at køretøjet kontrolleres. Alle tal tyder på, at der kan hentes større trafiksikkerhedsgevinster ved at investere i bedre køreuddannelses, herunder bl. a. store øvelsesbaner, hvor alle situationer i dagens trafikbillede kan afprøves og indøves. Vi må også i højere grad forlange nye køreprøver efter fradømmelse og fratagelse af førerbevis, og vi må hertil knytte færdselspsykologiske undersøgelser, så vi kan få luget de farlige billister fra.

De svage i samfundet bliver dårligere og dårligere stillet i trafikken, hvor man jo helst skal være, jeg havde nær sagt idrætsmand eller artist for at kunne klare sig fri af uheld som fodgænger. Af en norsk undersøgelse, som vi vel stort set kan overføre til vore forhold, fremgår det, at over 50 pct. af trafikskadede fodgængere er handicappede og ældre over 65 år. Det må give anledning til beskyttelsesforanstaltninger for disse svage grupper. Børnene er fortsat i statistik-

ken repræsenteret med meget høje ulykkestal, og her må der først og fremmest sættes ind med beskyttelse gennem trygge skoleveje og skolebuskørsel, og så må færdselsopdragelsen intensiveres.

Der er grund til at takke Rådet for større Færdselssikkerhed for mange gode initiativer, sidst med børnetrafikkлубberne, og der er også grund til fra denne talerstol at takke Danmarks radio for en virkelig strålende indsats for færdselsopdragelsen; det gælder både de ugentlige Køreklar-udsendelser, og det gælder fjernsynets meget engagerede færdselsudsendelser; derfor finder jeg, det var såre naturligt, at det var generaldirektør Hans Sølvhøj, der i år tildeltes færdselsstatuetten.

Der foreligger som omtalt i ministerens fremsættelse en betænkning fra færdselskommissionen vedrørende hastighedsgrænser, og da hastighedsgrænser altid er et aktuelt problem i færdselsdebatten, skal jeg knytte nogle bemærkninger hertil.

Kommissionens analyser af emnet er et vægtigt bidrag til vor debat, og de konklusioner, som kommissionen er nået frem til, bør være det sikre udgangspunkt, når vi skal diskutere hastighedsgrænser. Kommissionens flertal ønsker ikke, at der indføres generelle hastighedsgrænser hverken i byområder eller uden for disse. Dette synspunkt deler regeringen, og jeg kan, dog uden at binde min gruppe, sige, at denne opfattelse er vi mange der har.

Der foreligger en del statistisk materiale fra en række lande vedrørende virkningerne af generelle hastighedsgrænser. De synes at vise, at i mange tilfælde er antallet af ulykker steget betydeligt ved indførelse af generelle hastighedsbegrænsninger, eksempelvis i Tyskland, hvor man først i 1960'erne på visse motorveje indførte 100 km begrænsning, men da antallet af alvorlige ulykker steg med 33 pct., opgav man det igen.

Men uanset mere eller mindre tillid til statistisk materiale er der en ting, som står fast, og det er, at en hvilken som helst lovbestemmelse, altså også en bestemmelse om hastighedsbegrænsning, skal være rimelig og fornuftig, hvis den skal accepteres og dermed overholdes. Erfaringer herhjemme som andre steder viser, at generelle fartgrænser ikke bliver overholdt, fordi de nødvendigvis er vilkårlige, da trafikforholdene umuligt