

[Otto Mørch.]

mindst for en effektiv propagandainsats, som jo er overordentlig vigtig netop på færdselslovområdet.

Vi kan lige så godt med det samme se i øjnene, at vi ikke kan nå at få dette lovkompleks igennem. Derfor er jeg enig med ministeren i, at folketinget må koncentrere sig om nogle vigtige hovedområder, som søges gennemført inden folketingets sommerferie. Vi må altså gennemføre en dellov. For mig og mit parti er følgende bestemmelser vigtige at få gennemført. Det er bestemmelsen om obligatorisk brug af sikkerhedssele og styrthjelme, det er de nye vigepligtsbestemmelser, det er de nye bestemmelser om undervisning af unge knallertkørere, og det er endelig straffebestemmelser for groft uforsvarlig kørsel. Jeg skal derfor give tilsagn om en hurtig behandling af disse vigtige sikkerhedsbestemmelser.

Uden at komme ind på enkeltheder skal jeg blot henvise til den klare og stærke lægevidenskabelige dokumentation, der foreligger, og som siger, at brug af sikkerhedssele og brug af styrthjelme alene kan give os mulighed for at redde 290 menneskeliv og et tidobbelt tal fra at blive kvæstet. Hertil kommer den samfundsøkonomiske virkning af de to sikkerhedsforanstaltninger, der vel forsigtigt kan gøres op til 250 mill. kr. om året. Vi ønsker derfor de to bestemmelser gennemført som hastesager.

Det samme gælder bestemmelser om teoretisk og praktisk undervisning af unge knallertkørere, og det gælder de nye vigepligtsbestemmelser, hvor vi tilpasser os de internationale regler og nu kun får 2 vigepligtsregler, nemlig den ubetingede vigepligt og højrehåndsvigepligten, for at sige det populært. Et stort sikkerhedsmæssigt fremskridt. Vi forlader, skal vi sige den bløde mellemvare på dette vigtige sikkerhedsområde.

Lempelserne i straf ved indførelse af betinget frakendelse af kørekort bør gennemføres hurtigst muligt, for det ville være uheldigt at skulle dømmes efter strengere regler, når mildere ligger på folketingets bord. Jo længere tid der går, jo større bliver omfanget af ændringerne af strenge straffe til mildere i henhold til de nye regler. Vi er i øvrigt meget tilfredse med lovforslagets mulig-

heder for at kunne mildne de mange gange, synes vi, for hårde sanktioner, der har været på området groft uforsvarlig kørsel. En mere præcis definition af, hvad groft uforsvarlig kørsel er, er også i høj grad nødvendig.

Vi ønsker fra socialdemokratiets side også at markere, at domsmænd ikke bør afskaffes for så vidt angår færdselssager, i alt fald ikke, når det drejer sig om ubetinget frakendelse af førerretten for uforsvarlig kørsel.

Da vi sidst havde en større færdselsdebat her i tinget, rejste jeg spørgsmålet om større beskyttelse af de svage i trafikken: børnene, de ældre, de handicappede, fodgængere og cyklister, og det er med stor tilfredshed, jeg konstaterer, at de nu får en stærkere beskyttelse og dermed en mere sikker tilværelse som trafikanter. Må jeg i den forbindelse nævne, at Rådet for større Færdselssikkerhed her gør en betydningsfuld indsats i det forebyggende arbejde, det gælder både børns og ældres færdselsopdragelse.

Vor beslutning her i tinget om et hastighedsgrænseforsøg var rigtig. Min vurdering er helt på linje med Rådet for større Færdselssikkerhed, der i sin formandsberetning udtaler det på den måde:

„Der er grund til at betegne året 1974 som skelsættende i færdselssikkerhedens Danmarkshistorie. I en årrække har antallet af dræbte og kvæstede i trafikken haft en beklageligt stigende tendens, der dog heldigvis var mere behersket end stigningen i motorparkens vækst og det årlige antal kørte kilometer. Det syntes at være uundgåeligt, at vi hvert år måtte regne med 1200-1300 dræbte og 25.000-27.000 kvæstede i den danske trafik.

I debatten om, hvordan disse uacceptable tal kunne formindskes, har der — trods alle meningsforskelle om, hvordan det var gør ligt — været enighed om, at hvis toppen blev skåret af farten og rytmen i trafikken blev mere glidende, så ville færdselssikkerheden kunne bedres væsentligt.“

Ja, det har vi jo fået et stærkt bevis for. Den statistik, der ligger for færdselssikkerhedene i 1974, giver os jo oplysning om, at nedgangen i antallet af dræbte og kvæstede i forhold til 1973 er blevet ca. 25 pct. og 27 pct. Det er klart, at nu må det blive op til Rådet for Trafiksikkerhedsforskning at vur-