

[Erling Christensen]

alle kørelæreres uddannelse hele tiden ajourføres.

Som Rådet for Større Færdselssikkerhed siger, sådan frit oversat: Venner i trafikken – dem, der lever – vi ved, at 15–19-årige kommer tre gange oftere til skade i trafikken end andre. For den aldersgruppe skal vi altså gøre en stor, stor indsats. Vi har set, hvordan det betaler sig at gøre en indsats for at formindske knallertulykkerne. Nu må tiden være kommet til at gøre noget mere for motorcyklisterne og de nye bilkørere. Jeg kan derfor tilslutte mig redegørelsens synspunkter herom: kørekort på prøve, pointsystem i forbindelse med færdselsforseelser.

Når vi i statistikken kan læse, at der ved en tredjedel af alle dødsulykker har været tale om spiritus- og promillekørsel – også her er unge i høj grad indblandet – fortæller det os, at vi skal tage andre midler i anvendelse for at stoppe den livsfarlige trafik.

Nordjyllands Amt har efter det, jeg har fået oplyst gennem pressen, haft held med en kampagne rettet imod spiritus- og promillekørsel. En sådan kampagne må derfor rettes mod hele landet.

Men først og fremmest skal vi have mere kontrol og overvågning. En væsentlig faktor for mange trafikanter er oplevelsen af risikoen for at blive opdaget snarere end den faktiske opdagelse. Altså mere synlig politiovervågning og ikke overvågning i privatbiler.

Derudover er der to faktorer mere. For det første skal bøderne være større, særdeles følelige, som redegørelsen fortæller at Norge nu har indført. Indtægten herfra vil kunne finansiere politiets øgede overvågning. For det andet må og skal det anses som tab af personlig anseelse, dårlig moral, ikke at opføre sig ordentligt og lovligt i trafikken.

I modsætning til kommissionen peger regeringen i redegørelsen på, at man vil komme med en række forslag af køretøjsteknisk art, dog uden at nævne dem. Det må dreje sig særlig om personbiler, da lastbiler er nævnt begge steder. Jeg har ladet mig fortælle, at lastbilerne udgør ca. 5 pct. af bilparken, men er indblandet i 25 pct. af uheldene. Sidespejle, sideafskærmning og sidemarkeringslys på lastbiler tillige med bedre bremses er derfor absolut nødvendige foranstaltninger. Hertil også, som for alle andre, der færdes i trafikken, uddannelse på lukkede køretekniske anlæg.

Statistikken fra Statens Bilinspektion fortæller, at rigtig mange uheldskøretøjer har tekniske mangler. Vor bilparks alder og stand sandsynliggør, at mange biler kører rundt til daglig med endog alvorlige tekniske mangler. Gennem onsdagsspørgsmål sidste år til den daværende justitsminister forsøgte jeg at anskueliggøre dette. Jeg er sikker på, at ministeriet vil vide at følge den sag op; det er tilkendegivet mig. Det mindste, jeg vil anbefale i den anledning, er en kampagne for, at ejere af ældre biler, f.eks. over 5 år gamle, skal have bilen undersøgt på et værksted.

Jeg skal ikke lave en lang opremsning af de øvrige forslag, som redegørelsen anbefaler, kun sige, at Socialdemokratiet støtter forslaget om sikkerhedsseler også på bagsædet, det lokale færdselssikkerhedsarbejde, sortplet-arbejdet, forbedret regulering af lyskryds og forbedret vejafmærkning. I det hele taget er jeg glad for denne redegørelse og kan støtte alle de mange og gode forslag, den indeholder.

Jeg er også glad for, at der ingen steder står nævnt, at højere hastigheder forbedrer færdselssikkerheden. Der findes intet sagligt argument for at øge hastigheden; tværtimod. Jeg har også selv engang haft lyst til at foreslå hastighedsgrænsen hævet på motorvejene, men efter at jeg herinde er blevet nødt til at sætte mig ind i tingene, må jeg sige, som også ministeriet fortæller i et svar til Retsudvalget: Dødsrisikoen vokser generelt med hastighedsgrænsen. Vi ved også, at der bliver dræbt flere i landområder – på landeveje, motortrafikveje og motorveje – end i byområder, hvor der dog sker flere uheld.

Til slut vil jeg gerne sige, at jeg undrer mig over, at redegørelsen slet ikke berører den side af trafikikkerheden, der vedrører transportbehovets fordeling på privat og kollektiv trafik. Der bliver overhovedet ikke peget på muligheder for at påvirke trafikanternes valg af transportmiddel. Enhver, der en hverdagsmorgenstund sidder alene i sin bil på en indfaldsvej til en af vore større byer, vil ikke være i tvivl om, at hvis antallet af biler blev nedsat, ville det være mere sikkert at færdes på de indfaldsveje. Kort sagt: Det ville være billigere både for den enkelte og for samfundet, at flere brugte de kollektive trafikmidler, og tilmed mere sikkert.

Noget tilsvarende kunne siges om at få mere gods med jernbanen. I mange byer i udlandet