

[Knud Lind]

en risiko, bl.a. i skumringstiden. Nogle vil selvfølgelig med det samme sige, at da skal man alligevel have lys på, men der kan altså opstå nogle reelle problemer, som man kender det fra om natten, hvor et køretøj med nærlys kan komme imod én og man har vanskeligt ved i det hele taget at se, hvad der befinder sig på siden af det, fordi øjnene meget nemt fanger lyset. Derfor er vi lidt tvivlrådige med hensyn til dette spørgsmål, og vi tror egentlig ikke, at det har en gavnlig effekt.

Man siger i notitsen til Justitsministeriet om virkningerne af kørellys i dagtimerne, at det vil forhindre 250 ulykker, at 340 kommer til skade, og at 17 omkommer, men det er et skøn. Selvfølgelig har man benyttet sig af nogle udenlandske undersøgelser; dem vil vi heller ikke fornægte, men vi hæfter os ved side 9, hvor der står:

»Det kan heller ikke afvises, at kørellys måske under visse forhold kan virke blændende og derved vanskeliggøre bilisternes opdagelse af cyklister og fodgængere.«

Det er bl.a. det, der gør, at Fremskridtspartiet er en lille smule skeptisk over for, hvor stor effekten vil blive, og om der i det hele taget bliver nogen effekt.

Der er også en anden ting, man må lægge mærke til, og det er, at også knallerter og motorcykler nu skal køre med dette kørellys i dagtimerne, og derfor vil der kunne ske en forveksling mellem de to slags køretøjer. Det betyder, at det vil være lidt mere vanskeligt for en bilist, hvis to sådanne køretøjer kommer på en tværgående vej, for der er i allerhøjeste grad forskel på deres hastighed.

Det andet ændringsforslag, Fremskridtspartiet har stillet, bunder faktisk i Fremskridtspartiets mangeårige uvilje imod sikkerhedsseler, idet vi betragter det som hørende ind under frihedsbegreberne, om den enkelte ønsker disse sikkerhedsseler.

Vi vil på ingen måde benægte de statistiske tal, men dog gøre opmærksom på – det er i hvert fald min personlige holdning, men jeg kan ikke bevise den statistisk – at man ikke kan udelukke flere omkomne, hvis et køretøj efter en kollision ruller rundt på taget og går i brand. Jeg tænker i særdeleshed på 2-dørs-modellerne. Hvis passagererne på bagsædet delvis hænger fast i selen, kan man nok ikke udelukke, at der kan opstå nogle problemer. Men jeg vil

samtidig indrømme, at Fremskridtspartiets hovedindsigelse går på det mere frihedsbetonede.

Derfor har vi stillet disse to ændringsforslag, som vi håber at få Folketingets fulde støtte til.

Helge Adam Møller (KF):

Fremskridtspartiet har stillet to ændringsforslag efter anden behandling. Det ene drejer sig om seletvang på bagsæde, og det andet drejer sig om lys på bilerne døgnet rundt.

Jeg vil godt sige, at Det Konservative Folkeparti ikke kan støtte nogen af de to forslag, og jeg vil begrunde det.

Fremskridtspartiet nævner, og hr. Knud Lind sagde det lige igen, at man ikke kan udelukke, at i en bil, der ruller rundt og bryder i brand, vil nogle mennesker indebrænde, hvis de sidder i sele. Nu kan intet udelukkes; men erfaringer fra alle den type ulykker viser, at hvis folk indebrænder i en bil, er det først og fremmest, fordi de bliver slået bevidstløse og derfor ikke har en jordisk chance for at komme ud af dørene. Sidder de derimod i en sele, har de en fair chance for at være ved bevidsthed og kan åbne døren og undslippe.

Den anden del, og det er vel det, der har skabt mest debat, er forslaget om, at vi skal køre med lys på bilerne døgnet rundt. Hr. Knud Lind siger, at Fremskridtspartiet mener, at det faktisk vil betyde flere uheld, og det er klart, at hvis det er tilfældet, er det et dårligt forslag.

Jeg vil da godt medgive, at da jeg for to år siden første gang stødte på forslaget i Færdselsikkerhedskommissionen, reagerede jeg ligesom hr. Knud Lind og som de fleste danskere vel gjorde. Vi sagde: Sikke noget pjat!

Men det er ikke baseret på skøn, på beregninger eller på forskning. Det er baseret på realiteter. Der er et antal lande i verden, som kører med dette system. Ikke bare svenskerne, som mange tror, men finnerne, nordmændene, canadierne og adskillige steder i Nordamerika, og måned for måned har man konstateret, at efter at man begyndte at køre med lys døgnet rundt, er antallet af uheld med to bilister eller med en bil og en cykel faldet drastisk. Det er faktisk faldet langt mere, end Færdselsikkerhedskommissionens meget forsigtige skøn på 5 pct.

Jeg kan nævne, at i Sverige er der ved målinger på de samme veje konstateret 22,5 pct. færre sammenstød, i Finland 36 pct. færre sammen-