

## § 13.4. (civilforsvaret)

vedtoges enstemmigt med 118 stemmer; 12 medlemmer tilkendegav, at de hverken stemte for eller imod.

## § 13 i øvrigt og §§ 14-21

vedtoges uden afstemning.

## § 22.10. (forsvarets centralstyrelse)

vedtoges med 119 stemmer mod 10; 2 medlemmer tilkendegav, at de hverken stemte for eller imod.

§ 22.11.-27. (fællesudgifter for værnene), 30. (hæren), 40. (søværnet), 50. (flyvevåbnet) 60. (hjemmeværnet), 62. (internationale anlægsprogrammer m. v.), 81. (forsvarets materielintendantur) og 82. (forsvarets civilundervisning) betragtedes som vedtaget med samme stemmetal som § 22.10.

## § 22 i øvrigt og §§ 23-26

vedtoges uden afstemning.

## § 27.1.09. (våbenarsenalet)

vedtoges med 120 stemmer mod 10; 2 medlemmer tilkendegav, at de hverken stemte for eller imod.

§ 27.1.10. (ammunitionsarsenalet), 1.12. (den militære klædefabrik), 1.13. (orlogsværftet), og 2.22 (forsvarsministeriets militærafsnit og internationale anlægsprogrammer (01., 02. og 100.)) betragtedes som vedtaget med samme stemmetal som § 27.1.09.

## § 27 i øvrigt og §§ 28-31

vedtoges uden afstemning.

*Lovforslagets overgang til tredje behandling vedtoges uden afstemning.*

**Formanden:** Lovforslaget går nu til fornyet behandling i finansudvalget.

Den næste sag på dagsordenen var:

*Første behandling af forslag til normeringslov for finansåret 1966-67.*

(Lovforslaget (nr. 135) findes i tillæg A. sp. 1553, fremsættelsen i tidenden sp. 3650).

Lovforslaget sættes til forhandling.

Ingen bad om ordet.

*Lovforslagets overgang til anden behandling vedtoges uden afstemning.*

**Formanden:** Jeg foreslår, at lovforslaget henvises til lønningsudvalget. Hvis ingen gør indsigelse mod dette forslag, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Den næste sag på dagsordenen var:

*Første behandling af forslag til normeringslov for Grønland for finansåret 1966-67.*

(Lovforslaget (nr. 129) findes i tillæg A. sp. 1479, fremsættelsen i tidenden sp. 3523).

Lovforslaget sættes til forhandling.

Ingen bad om ordet.

*Lovforslagets overgang til anden behandling vedtoges uden afstemning.*

**Formanden:** Jeg foreslår, at også dette lovforslag henvises til lønningsudvalget. Hvis ingen gør indsigelse mod dette forslag, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Den næste sag på dagsordenen var:

*Forespørgsel til justitsministeren af Per Møller, Enggaard, Poul Hartling, Poul Møller, Poul Sørensen og Thestrup:*

„Agter justitsministeren at tage skridt til at gøre det offentliges indsats imod trafikulykkerne væsentligt mere effektiv, og vil ministeren i denne sammenhæng overveje at nedsætte en hurtigt arbejden- de kommission med den opgave dels at klarlægge trafikikkerhedens problemer, dels at fremkomme med forslag til en beslutsom og systematisk indsats mod det voksende antal trafikulykker?“

**Ordføreren for forespørgerne (Per Møller):** Det er ikke muligt at afværge trafikulykker. Vi må som udgangspunkt for det spørgsmål

[Per Møller.]

tage, at vi betragter bilen og motorecyklen og knallerten som brugsgenstande, som vi ikke vil undvære. Vi er indstillet på at betale den pris, som det koster at have disse transportmidler. Vi må betragte den moderne trafik som en del af vort livsmønster, som noget, der indgår i hele det moderne samfundsbillede. Vi kan ikke undvære den, og vi må samtidig se i øjnene, at der ikke er mulighed for at skabe det, man kan kalde en idiotsikret trafik. Derfor vil der komme ulykker, men trods dette er der ikke nogen grund til at give sig fatalismen i vold. Vi står her ikke over for en skæbnebestemt situation, hvor vi ikke kan gøre noget, hvor vi bare må give op og tage til efterretning, at den moderne trafik kræver så vældige ofre i form af menneskeliv, i form af menneskelig lykke og i form af materielle skader.

Det, der er spørgsmålet, er — indtil et vist punkt — om vi vil betale denne trafik med disse ofre, eller om vi vil betale det i penge, som det kan koste at skabe en højere grad af trafikikkerhed. Jeg siger udtrykkeligt: indtil et vist punkt, for selv om man tager det udgangspunkt, at sikkerheden koster penge, er stillingen dog ikke den, at man blot ved at ofre tilstrækkelig mange penge kan komme ulykkerne til livs. Men vi kan utvivlsomt komme længere frem, end vi er i dag, når det gælder om at skabe et effektivt værn imod de mange trafikulykker. Det vil være muligt at nedbringe antallet af ulykker, og hvis vi erkender, at dette er muligt, ligger der heri også en forpligtelse til at gøre noget ved sagen.

Det er på den baggrund, denne forespørgsel er stillet; det er ud fra opfattelsen af, at der kan gøres mere, end der er gjort, og derfor spørger vi nu justitsministeren, om han er indstillet på at gøre det offentliges indsats væsentlig mere effektiv og i denne sammenhæng at nedsætte en hurtigt arbejdende kommission, som dels skal udforske trafikikkerhedens problem, dels fremkomme med forslag om, hvorledes det vil være muligt at gøre noget mere virkningsfuldt end hidtil til nedbringelse af ulykkernes antal.

Trafikforskningen er for øjeblikket herhjemme temmelig utilstrækkelig. I transportforskningsudvalgets betænkning, som nylig er

offentliggjort, siges det, at en egentlig forskning kun finder sted i beskedent omfang, og så føjes det til, at problemernes mangesidighed og komplicerede natur må stille krav om en betydelig forskningsindsats. Det er en af de opgaver, der lægges frem til denne kommission, som jeg håber ministeren vil gå med til at nedsætte.

Derudover vil der være mange andre spørgsmål, vi kan tage op. Jeg skal i denne begrundelse for forespørgslen kun fremføre ønsket om, at der i kommissionen, hvis den bliver nedsat, også vil blive politisk repræsentation. Jeg synes, det vil betyde meget for arbejdet, at kontakten ud til offentligheden på den måde bliver sikret og bliver så levende som muligt. Jeg tror også, man kan se det under en anden synsvinkel, nemlig den, at den politiske repræsentation i kommissionen vil give mulighed for, at offentligheden får en række af de ideer og tanker frem til prøvelse, som spiller så stor en rolle for alle trafikanter, der drøfter disse spørgsmål og har tanker, hvoraf nogle utvivlsomt er både under søgelse og overvejelse værd.

**Justitsministeren (K. Axel Nielsen):** Den debat, der er lagt op til ved den rejste forespørgsel, har en alvorlig og aktuel baggrund. Vi har alle hver dag færdsels problemer tæt inde på livet gennem vor egen færden i trafikken og gennem pressens meddelelser om tragiske ulykker. Jeg finder det derfor i allerhøjeste grad på sin plads, at kampen mod færdselsulykkerne gøres til genstand for drøftelse her i det høje ting.

Færdselsuhedsstatistikken viser, at der i 1964 forekom i alt knap 900 dødsfald som følge af trafikulykker, medens antallet af tilskadekomne androg ca. 24.000. Den endelige opgørelse for 1965 foreligger endnu ikke, men statistikken vil antagelig vise en stigning i ulykkestallet. De senere års stigning i ulykkestallet må ses i sammenhæng med den voldsomme stigning i motor-køretøjsparken. Antallet af registrerede motor-køretøjer var eksempelvis i 1960 ca. 830.000 og ved udgangen af 1965 ca. 1,3 millioner. Stigningen i færdselsulykkernes antal er ikke noget specielt dansk fænomen, men det er naturligvis ikke nogen trøst, at det står lige så dårligt til i udlandet, som det gør her. Man bør ikke slå sig til tåls med,

## [Justitsministeren.]

at disse ofre skal være prisen for den øgede velstand.

Jeg vil gerne give en oversigt over, på hvilke områder myndighederne i dag sætter ind for at nedbringe ulykkernes antal og gøre trafikken mere sikker. Det er almindeligt at nærme sig disse problemer ved at anskue de forskellige elementer, der indgår som led i færdslen. For det første trafikkanterne, for det andet vejene, og for det tredje køretøjerne.

Hvis vi først ser på trafikkanterne, må det konstateres, at en grundbetingelse for et lavt ulykkestal er en færdselslovgivning, der er let forståelig, let anvendelig, og som giver den smidigste afvikling af færdslen. Den nuværende danske færdselslov er fra 1955, men har jo siden da været genstand for flere ændringer, og vi har i dag behandlet forslag om en række yderligere ændringer i loven.

Hvis man ser bort fra de forslag, der alene vedrører administrationen af færdselslovgivningen, er ændringerne siden 1955 udtryk for forbedringer i færdselssikkerhedens interesse dels på grundlag af hjemlige erfaringer, dels som en tilpasning til internationale normer på dette område. Det er nemlig indlysende, at med den stigende samfærdsel landene imellem er det hensigtsmæssigt og trafikikkerhedsfremmende, at færdselsreglerne er så ensartede som muligt i de lande, der har trafikalt samkvem, sådan som det da også blev fremhævet i formiddags af fru Marie Antoinette von Lowzow.

Jeg kan i denne forbindelse nævne, at der på nordisk plan finder et særligt samarbejde om disse spørgsmål sted i nordisk vejtrafikkomité. Denne komité har allerede afgivet en betænkning om fællesnordisk vejafmærkning, og i løbet af kort tid, antagelig omkring 1. juli, kan ventes en betænkning om fælles nordiske færdselsregler udarbejdet efter de retningslinjer, der er afstukket af den europæiske transportministerkonference. På dette grundlag vil de nordiske landes regeringer arbejde videre med henblik på at søge gennemført en fælles nordisk færdselslovgivning.

Blandt de spørgsmål inden for færdselslovgivningen, der erfaringsmæssigt påkalder offentlighedens største interesse, er spørgsmålet om, hvorvidt hastighedsbegrænsning

er et egnet middel til bedring af færdselssikkerheden. Om de såkaldte lokale hastighedsbegrænsninger vil jeg gerne sige, at der i løbet af kort tid vil blive udsendt nye vejledende regler om principperne for fastsættelse af sådanne begrænsninger, og det er mit håb, at den større ensartethed, som disse vejledende regler skulle medvirke til, vil fremme respekten for tavlerne, således at begrænsningerne vil blive overholdt i større udstrækning end nu.

Spørgsmålet om en generel hastighedsbegrænsning har i ikke mindre grad præget den offentlige debat. For at tilvejebringe det nødvendige erfaringsgrundlag til bedømmelse af værdien af en sådan foranstaltning har der som bekendt her i landet i de senere år været etableret generelle periodiske hastighedsbegrænsninger, hvis resultater er bearbejdet af transportforskningsudvalgets sekretariat. De senest indvundne erfaringer med en 90 km begrænsning har, som det ligeledes vil være bekendt, vist, at begrænsningerne ikke har haft nogen mærkbar virkning på antallet af uheld.

Det har været fremhævet, at dette resultat forekommer mærkeligt i betragtning af, at erfaringerne fra tilsvarende svenske undersøgelser har vist en nedgang i ulykkernes antal. Jeg har tidligere her i tinget redegjort for, hvad grunden kunne være til det forskellige udfald af de danske og svenske undersøgelser. Jeg skal derfor ikke her komme nærmere ind på dette emne, men blot nævne, at forklaringen formentlig må søges i forskelle med hensyn til bl. a. trafikforhold, vejnet og sammensætning af motorparken. Jeg betragter imidlertid ikke disse undersøgelser som endeligt afsluttet. De foreliggende resultater vil i nær fremtid blive fulgt op af en kontrolundersøgelse, der skal foretages ved en sammenligning mellem ulykkestallene for begrænsningsperioderne i 1964 og de tilsvarende perioder i 1965, hvor der ikke var begrænsning. Endvidere vil der på udvalgte vejstrækninger blive foretaget undersøgelser af, ved hvilke hastigheder færdselsuheldene i en given periode er sket.

Det er vigtigt, at grundlaget, en god færdselslovgivning, er i orden; lige så vigtigt er det, at de, der færdes på vejene, kender spillets regler, og ikke mindst at de er sig deres ansvar som trafikanter bevidst.

## [Justitsministeren.]

Man søger at påvirke trafikanterne i den rigtige retning, allerede fra de er børn. Gennem længere tid har der således fundet færdselsundervisning sted i børnehaver og skoler, men navnlig i de senere år er undervisningen blevet stærkt intensiveret.

Køreundervisningen i forbindelse med erhvervelse af førerbevis er ofte genstand for debat. Undervisningen er utvivlsomt blevet bedre, end den var for blot 10 år siden, og kravene, der stilles ved førerprøven, er skærpet, men vi må endnu et stykke vej frem på dette område. Hvis forslaget om ændring af førerbevisreglerne gennemføres, vil der blive foretaget en gennemgribende revision af førerprøvebekendtgørelsen, og i forbindelse hermed vil skærpede krav til køreundervisningen og til førerprøverne blive overvejet.

Af rådet for større færdselssikkerhed gøres der en stor indsats for at udbrede kendskabet til færdselslovgivningen og for at skabe forståelse for en bedre færdselskultur: Rådets virksomhed, hvor værdifuld den end er, kunne imidlertid effektiviseres, hvis der blev stillet yderligere pengebeløb til disposition for færdselspropagandaen.

Erfaringerne viser imidlertid, at undervisning og propaganda ikke er tilstrækkeligt til at sikre færdselsreglerne overholdt. Reglerne skal håndhæves. Desværre har det gennem mange år været vanskeligt at afse tilstrækkeligt politipersonale til dette uhyre vigtige arbejde. Det beklagelige heri har tidligere været understreget fra justitsministeriets side bl. a. i forbindelse med fremsættelsen af de årlige normeringslovforslag, men desværre ikke altid med det ønskede resultat. Det er derfor med ikke ringe tilfredshed, jeg nu kan konstatere, at finansudvalget har givet sin tilslutning til, at der i indeværende finansår anvendes midler til realisering af første etape af en planlagt udbygning over 4 år af færdselspolitiet med ca. 400 mand forsynet med det nødvendige tekniske udstyr. Jeg anser det for givet, at mere politi på vejene vil nedbringe færdselsulykkernes antal. Lad mig i denne forbindelse nævne en nylig afsluttet svensk undersøgelse, hvor man på nogle udvalgte vejstrækninger intensiverede politiovervågningen til tre gange det normale. Resultatet var, at antallet af færdselsulykker gik ned

med  $\frac{1}{3}$ , antallet af ulykker med personskade endog med omkring  $\frac{2}{3}$ .

I tilfælde, hvor overtrædelse af færdselsloven konstateres, opstår spørgsmålet om straf og i de grove tilfælde tillige spørgsmålet om frakendelse af førerbevis. Jeg gør her opmærksom på, at sanktionen frakendelse af førerbevis anvendes i stadig større udstrækning i tilfælde af grovere færdselslovsovertrædelser, og i de senere år er det blevet mere og mere almindeligt at gribe til denne udvej. Fra 1961 til 1964 er antallet af frakendelser for den såkaldte groft uforvarselige kørsel steget med mere end 50 pct. til i alt 820 i 1964.

Går vi derefter over til at se på vejene, der jo sorteres under min kollega trafikministeren, må jeg indledningsvis understrege, at det er en omfattende og kostbar proces at indrette vejene, så de svarer til den moderne motorfærdsels krav. Det indebærer både, at der skaffes tilstrækkelig kapacitet for den stigende vej- og gadetrafik, og at vejene forsynes med en tilstrækkelig stærk belægning til at tåle den voksende tunge trafik. Imidlertid er det lige så nødvendigt at sørge for, at trafikken kommer sikkert frem, og der er da også betydelige muligheder til stede for gennem tekniske foranstaltninger at forbedre færdselssikkerheden. Bestræbelserne på dette område kan først og fremmest gå ud på at fjerne eller reducere mulighederne for ulykker. Det er klart, at når bilernes baner skal krydse hinanden, eller når fodgængere eller cyklister skal krydse bilernes færdselsretning, opstår der i særlig grad risiko. Ca. 40 pct. af alle ulykker sker i kryds, rundkørsel o. lign. Kan man undgå sådan skæring af færdselsbaner, bortfalder denne risiko. Der er en lang række foranstaltninger, som tager sigte på dette. Som de mest effektive kan nævnes krydsninger ude af niveau, over- eller undergange for fodgængere eller cyklister. Jeg kan også nævne reduktion af sammenstødsrisiko mellem overhalende og modkørende biler ved etablering af adskilte kørebaner med midterrabat.

Mange af disse foranstaltninger er jo relativt kostbare, men man kan også opnå adskillige resultater i den angivne retning ved mindre omfattende færdselstekniske foranstaltninger. Der kan her være tale om lyssignaler, kanalisering af kryds ved

## [Justitsministeren.]

indbygning af heller, afstribning på kørebane, belyste fodgængerfelter og meget andet. Meget betydelige resultater kan opnås ved belysning af veje, i særdeleshed i og omkring bebyggelser. Visse foranstaltninger, f. eks. tilvejebringelse af bedre oversigt ved at afgrave bakketoppe og udrette sving, gennemføres bedst i forbindelse med mere omfattende udbygninger af vedkommende vejstrækning. Andre foranstaltninger kan udføres mere isoleret. Det er vist almindeligt erkendt, at randbebyggelse langs vejene er kilde til mange ulykker, og derfor søger man ved de såkaldte § 35-forbud at hindre nye randbebyggelser, vejudkørsler o. s. v. til vore gennemgående veje.

Også udformningen af vej- og gadenettet som sådant er af stor betydning. Det gælder ikke alene om at adskille de forskellige færdselsretninger, som jeg omtalte, men også de forskellige færdselsarter. Herved tænker jeg ikke alene på f. eks. gående og kørende, men også på trafik af lokal karakter modsat gennemgående trafik. Kan man f. eks. ved omkørselsveje adskille den gennemgående trafik fra den lokale trafik, medfører dette en nedsættelse af ulykkernes antal. Det fremgår bl. a. klart af den stedfæstelse af ulykkerne på forskellige vejstrækninger, som vejdirektoratet nu snart i en årrække har foretaget. Bedst er det naturligvis, hvis sådanne omkørselsveje kan forbeholdes motorfærdsel alene.

En differentiering af vejnettet herudover må i det hele tillægges væsentlig betydning. Boligveje, bolig-gader, bør være fri for gennemgående trafik, ikke alene egentlig fjerntrafik, men også blot trafik, som f. eks. skal fra en forstad til centrale bydele. Noget lignende gælder butiks- og forretningsgader. Man må derfor se med tilfredshed på de tilfælde, hvor det lykkes at etablere rene fodgænergader eller fodgængertorve. I visse nyere bebyggelser går man nu så vidt, at man etablerer et særligt net af stier alene for gående og cyklende, således at man så vidt muligt helt undgår cyklende og gående på kørebanerne, og disse stier søger man at lade krydse kørevejen ude af niveau.

Antallet af ulykkesofre blandt tohjulede trafikanter, det vil sige cyklister, knallertkørere og motorcyklister, udgør omkring 40 pct. af samtlige tilskadekomne i trafikken.

Det ville derfor være meget ønskeligt i det hele at holde disse eller i hvert fald de to første kategorier borte fra gaders og vejes kørebaner. Cykelstier langs vejene løser kun til en vis grad problemet, fordi cyklerne passerer sidevejenes udmundinger og eventuelt også krydser vejene. Under alle omstændigheder er det ofte vanskeligt at få plads til cykelstier inde i byen, og ude på landet er cykeltrafikken tit så ringe, at bekostningerne ved stierne ikke står i rimeligt forhold til den begrænsede sikkerhed, som opnås derved.

Det er kun i et vist omfang, at trafikministeriet kan indvirke på de områder, jeg her har nævnt. Vejvæsenet og den ganske overvejende planlægning af gade- og vejnettet er jo overladt til kommunerne. Stort set har staten kun afgørende indflydelse på anlæg af motorveje og hovedlandeveje og gennem vejplanbestemmelser og vejfondstilkud på udbygningen af det fremtidige gennemgående vej- og gadenet. Ministeriet har dog også ansvaret for regler om afmærkning, advarselstavler, afstribning, lyssignaler o. s. v. og øver en vis indflydelse gennem et arbejde for standardisering af regler om belysning og vejenes tekniske udformning. Det er vist almindeligt anerkendt, at ensartethed på afmærknings- og signalområdet er af stor sikkerhedsmæssig værdi, men også den ensartede tekniske udformning af selve vejbanerne, kanaliserede kryds o. s. v. må tillægges værdi. Undersøgelser både her og i udlandet tyder i det hele på, at trafikikkerheden kan forbedres gennem vejnettets udbygning, svarende til den voksende motorfærdsel, og gennem en lang række færdselstekniske foranstaltninger og reguleringer. En forøget indsats på disse felter, som naturligvis må koordineres med bestræbelser inden for andre områder for at nedbringe ulykkestallet, må hvile ikke alene på statens, men også på kommunernes skuldre og må bl. a. forudsætte villighed til ydelse af de fornødne økonomiske ofre.

Med hensyn til det tredje af de elementer, hvorpå færdselssikkerheden beror, nemlig køretøjerne, er forholdet jo det, at vi allerede i dag har detaljerede regler om disses indretning og udstyr, regler, der i et vist omfang er udarbejdet på grundlag af vedtagelser på internationalt plan. En del æn-

**[Justitsministeren.]**

dringer i udstyrsreglerne er under overvejelse med henblik på højnelsen af trafikikkerheden, bl. a. skærpede regler om lygteføring. Det er tanken med samme formål at underkaste også de øvrige bestemmelser om køretøjernes indretning og udstyr en revision i nær fremtid. Der føres såvel fra bilinspektionens som fra politiets side kontrol med, at køretøjerne opfylder de fastsatte krav. Denne kontrol udføres, inden køretøjet første gang ruller ud i trafikken, og herefter under det brug, bl. a. ved stikprøvevis kontrol på vejene, og for bestemte kategoriers vedkommende gennem periodisk syn hos bilinspektøren.

Periodisk syn af lastvogne, der er mere end 5 år gamle, blev indført pr. 1. april 1964, og resultaterne af de i 1964 foretagne syn viste, at kun 22 pct. af lastvognene var uden mangler, mens 20 pct. havde svære eller uforvarlige mangler. Men i virkeligheden var de gamle lastvognes tilstand endnu ringere; for det første måtte man nemlig regne med, at en del mangler er blevet afhjulpnet netop med henblik på det forestående syn, og for det andet udeblev mere end en fjerdedel af de tilsagte køretøjer, idet de ganske simpelt blev afmeldt fra motorregistrene, forinden synet skulle finde sted.

Fra 1. oktober 1965 indførtes periodisk syn af varevogne over 5 år, dog således at der i 1965 alene undersøgte mere end 10 år gamle vogne. Udeblivelsesprocenten var stor, og på de undersøgte køretøjer blev der fundet særdeles mange svære eller uforvarlige mangler. Af de undersøgte 12.140 vogne fandtes svære mangler på 30 pct., og kun 19 pct. af de fremstillede varemotorvogne var helt i orden, da de mødte.

Den foreliggende færdselsuheldsstatistik giver ikke noget sikkert billede af manglerne ved køretøjerne som ulykkesårsag, idet statistikken er bygget op på den måde, at den kun angiver hovedårsagen til færdselsulykkerne, derimod ikke samvirkende årsager. Der er for mig ingen tvivl om, at den erfaring, som vi har indvundet i forbindelse med indførelsen af obligatorisk syn af lastvogne og varevogne, så givet taler for, at en effektiv kontrol med, at motorparken holdes i forsvarlig stand, er aldeles nødvendig og vil kunne medvirke til at nedbringe ulykkestallet.

Jeg vil gerne sige yderligere et par ord om færdselsstatistikken. På færdselsområdet som på alle andre områder er det nødvendigt at have et solidt statistisk grundlag som udgangspunkt for overvejelserne. Den hidtil udarbejdede færdselsuheldsstatistik lider desværre af visse mangler, bl. a. den, jeg nævnte, om, at statistikken kun opererer med hovedårsager. Et bedre grundlag for statistikken er nu ved at blive tilvejebragt ved en omarbejdelse af de hidtil anvendte indberetningsskemaer, således at de indeholder betydelig mere differentierede oplysninger såvel om uheldssituationer som om de implicerede trafikanters manøvrer.

I denne forbindelse er det naturligt at nævne spørgsmålet om trafikikkerhedsforskning. Det er efter min mening nødvendigt, at der også her i landet etableres en egentlig trafikikkerhedsforskning. Det af ministeriet for offentlige arbejder nedsatte transportforskningsudvalg, hvis sekretariat har foretaget enkelte undersøgelser, herunder undersøgelsen af virkningen af de tidligere omtalte generelle periodiske hastighedsbegrænsninger, har i 1965 afgivet betænkning om den fremtidige transportforskning, herunder trafikikkerhedsforskning. Betænkningen har af ministeriet for offentlige arbejder været sendt til udtalelse hos en række myndigheder og overvejes for tiden i ministeriet. Hele spørgsmålet om forskningens fremtidige tilrettelæggelse kan ventes afklaret i den nærmeste fremtid, men også her må jeg minde om, at vi ikke kan gøre noget uden penge.

Som det fremgår af mine bemærkninger, er man på færdselsområdet stillet over for mange problemer, som kræver en løsning, og flere væsentlige problemer vil dukke op i fremtiden med den rivende udvikling inden for bilismen, vi fortsat må regne med. Justitsministeriet har følt et behov for drøftelse af de problemer, der rejser sig inden for færdselsområdet, i et mere permanent udvalg eller råd, og foreløbig har ministeriet i november sidste år anmodet repræsentanter for statens biltilsyn, vejdirektoratet, politiet og Forenede Danske Motorejere om at deltage i et samarbejde om løsning af generelle færdselsproblemer, idet man samtidig har forudsat, at der i tilfælde, hvor der drøftes emner af særlig interesse for andre myndigheder eller orga-

## [Justitsministeren.]

organisationer, kan tilkaldes repræsentanter for disse til at deltage i drøftelsen. Dette råd eller udvalg, der lidt prætentivt er blevet kaldt færdselsrigsdagen, har allerede afholdt et par møder og tilrettelagt et foreløbigt arbejdsprogram. Jeg finder det meget betydningsfuldt, at dette samarbejde er etableret, og mener, at der snarest bør gives samarbejdet en formel status som permanent færdselsråd.

Når man nu spørger, om jeg agter at tage skridt til en væsentligt mere effektiv indsats mod trafikulykkerne, mener jeg på baggrund af den redegørelse, jeg her har fremsat, at kunne sige, at der allerede i dag gøres et betydeligt arbejde i kampen mod trafikulykkerne. En yderligere effektivisering er imidlertid mulig, men den effektivitet, der kan sættes ind med, afhænger først og fremmest af de penge, der bevilges til veje, politi, propaganda og undervisning.

Når man dernæst spørger, om jeg agter at nedsætte en kommission med den opgave at klarlægge trafikikkerhedens problemer og fremkomme med forslag til en beslutsom og systematisk indsats mod det voksende antal trafikulykker, kan jeg hertil svare, at de myndigheder og organisationer, der har med færdsel at gøre, ser problemerne helt klart, og de yder inden for de afstukne økonomiske rammer allerede i dag en sådan indsats, som der efterlyses.

Imidlertid kan det være hensigtsmæssigt på et så vigtigt område som det, der her er tale om, at man midt i arbejdet standser op, gør status og efterprøver, om de hidtil anvendte midler og metoder er rigtige og tilstrækkelige, og i forbindelse hermed overvejer mulighederne af at gå nye og økonomisk mere krævende veje. Hvis der i folketinget er et ønske om, at der med henblik herpå nedsættes en kommission som omtalt i forespørgslen, kan jeg ikke have noget at indvende herimod.

Om denne kommission også skal have politisk repræsentation, vil jeg gerne overveje. Jeg har ikke taget endelig stilling hertil, men det er vel i og for sig rimeligt, at de politiske partier bliver repræsenteret. Spørgsmålet er, om ikke det må forudses, at en sådan politisk repræsentation måske vil forsinke arbejdet, som måske vil gå nok

så hurtigt, hvis vi overlader det til dem med den ganske specielle indsigt. Jeg erkender, at de er også repræsenteret herinde, men lad dem med den specielle indsigt i første omgang se på problemerne. Men jeg er parat til at overveje også spørgsmålet om politisk repræsentation i kommissionen.

**Ordføreren for forespørgerne (Per Møller):**

Jeg vil gerne takke ministeren for det imødekommende svar. Jeg tror, det er et godt udgangspunkt for en mere effektiv indsats, at man erkender, at der er mange områder, mange væsentlige områder, hvor der er mulighed for at gøre en afgørende større indsats, end der sker nu. Jeg anerkender fuldt ud, at der allerede for øjeblikket foregår et stort, systematisk arbejde for at bekæmpe ulykkerne, men jeg tror, at sagen vil blive fremmet, hvis der kommer den mere systematiske behandling ud af det, som en kommission vil kunne præstere. Jeg tror, at den centralisering — denne præcise placering af det samlede ansvar for trafikikkerheden — vil vise sig at være en fordel, så jeg håber, at ministerens fortsatte overvejelser vil fuldende den positive indstilling, vi hørte, og at resultatet derfor bliver, at vi får en trafikikkerhedskommission, sådan som man har haft det i flere andre lande, bl. a. i Sverige, hvor resultatet har været en overordentlig værdifuld systematisering af problemstillingen og de tanker og forslag, der kan pege frem på en mere effektiv indsats.

Jeg synes egentlig, at ministerens fremstilling gav baggrund for adskillig optimisme, for vi hørte jo, at der i adskillig sammenhæng virkelig kan udrettes noget, som får betydning. Mulighederne for at nedbringe antallet af ulykker meget væsentligt er til stede, og det, der er spørgsmålet, er, om man har den fornødne vilje og evne til at udløse en handling. Herved er der placeret et ansvar i folketinget; men jeg tror, vi vil leve op til det.

Ministeren nævnte flere gange, at man godt kunne komme længere både med små og store fremstød, hvis man havde flere penge. Når man taler om en større udbygning af vejnettet, vejoverføringer o. s. v., er man jo inde på et område, der peger frem på meget, meget betydelige udgifter,

[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 nævnede 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



[Per Møller.]

trafikanterne blev oplært til, at de skulle udvikle større hjælpsomhed og større tolerance i trafikken, end tilfældet et herhjemme.

Ministerens nævnte, at man havde i tankerne at udvikle trafikoplysningen i skolerne. Jeg tror, det er vældige opgaver, der her for en overskuelig bekostning vil kunne tages op. Jeg ser, at trafikchefen i København, politiinspektør Groes Petersen, har udkastet den tanke, at der ved hver eneste skole var en bestemt lærer, der virkelig fik ansvaret for at gøre eleverne fortrolige med færdselsens vilkår og krav, ikke alene færdselsreglerne, men også i høj grad den indstilling, som færdselslister af enhver art må have, når de er ude i trafikken. Jeg tror, den tanke er værd at overveje.

Jeg kan herom henvise til nogle undersøgelser, der er foretaget i USA. I en lang række stater har man på gymnasierne organiseret både færdselsundervisning og kørselsundervisning, og undersøgelserne, som er bekræftet tre gange, har vist, at i de stater, hvor man nu i en årrække har haft denne systematiske optræning af de unge til at klare sig i trafikken, er trafikulykkerne nede på det halve af, hvad de er i de stater, der endnu ikke har sat hele dette arbejde i system. Det er et enkelt eksempel på, hvor meget man formentlig ville kunne opnå ved en systematisk indsats på dette punkt.

I det øjeblik vi får en udbygget trafikforskning, således som ministeren altså også ser positivt på det, vil der også heri være en mulighed for, at der fremskaffes et materiale, der kan bruges i propagandaen, i oplysningsarbejdet i denne sammenhæng, et materiale, som dagspresse, radio og fjernsyn vil kunne udnytte på en journalistisk måde og samtidig på en virkningsfuld måde i trafikken.

Ved en mere effektiv indsats for trafiksikkerheden må man utvivlsomt også have en mere effektiv kontrol. Det var derfor med glæde, jeg hørte ministeren nævne, at man regner med, at færdselspolitiet i de kommende 4 år skal kunne udvides med 400 mand; ministeren sagde, at de ville blive udrustet med moderne materiel; jeg tror, det er meget værdifuldt, at prøver med færdselshastighed, vægtprøver og andet kan ske på en hurtig og effektiv og sikker måde.

Jeg vil imidlertid gerne her indføje en principiel betragtning, og det er den, at man næppe opnår særlig gode virkninger, hvis resultatet af den udbyggede kontrol bliver, at man ligesom starter en slags klapjagt på bilister. Nu er der jo endnu en overlevering herhjemme om, at bilister er en befolkningsgruppe, som man godt kan behandle lidt ringere end andre mennesker i samfundet; men lad mig så udvide det ved at sige, at vi skulle nødig ind på at have en klapjagt på bilister og på børn og på gamle mennesker, for det er jo i særlig grad dem, der har brug for hjælpsomhed i trafikken. Det, der må være den første opgave for færdselspolitiet og for myndighederne, er at give hjælp, at yde vejledning, men ikke så meget at straffe, undtagen i de tilfælde, hvor der er tale om helt regulære overtrædelser af gældende regler. For selvfølgelig må der ikke være tvivl om, at de bestemmelser, de love, der findes, skal overholdes, og i det tilfælde, at de ikke er rimelige, må man lave dem om. Man kan ikke have et system, hvorefter man selv administrerer disse lovbestemmelser og indfører en praksis om, at de og de regler behøver man nu ikke at tage hensyn til. Har vi reglerne, skal de respekteres.

Her kommer spritbilisterne ind i billedet. Jeg tror, man på det punkt har en opgave for sig, en opgave, som i dag ikke løses tilfredsstillende af myndighederne. Der er en så ringe almindelig kontrol med bilister, at de allerfleste bilister er udmærket klar over, at der sker ikke noget, hvis de sætter sig beruset ved rattet, når de bare undgår at komme ind i et uheld. Den situation er næppe betryggende; i hvert fald viste det sig jo også, at i 1964 var der over 100 mennesker herhjemme, der blev dræbt i trafikken som følge af ulykker, hvor spritnydelse var en hovedårsag. Her er der brug for en mere udstrakt og en mere systematisk kontrol. Jeg tror også, der er brug for at indføre disse meget omtalte plasticposer, således at man hurtigt og på stedet kan foretage en prøve af, om den pågældende har nydt spiritus. Man har systemet i andre lande; det kræver en lovændring, hvis vi skal have det; men jeg vil i hvert fald bede ministeren om nøje at overveje og undersøge, om ikke vi også burde betragte disse plasticposer som et virksomt

[Per Møller.]

middel til at komme spritbilisterne til livs.

Et problem, der optager færdselspolitiet i København stærkt, er den voldsomt voksende tilbøjelighed hos bilister til at flygte fra ansvaret, efter at de har været indblandet i en ulykke, har foretaget en påkørsel eller på anden vis begået noget, som de må stå til ansvar for. Det har vist sig i ikke mindre end 60-70 pct. tilfælde, at man bagefter har kunnet konstatere, at de bilister, som flygter fra ansvaret, har været spirituspåvirkede. Sandsynligvis er procenten endnu højere, idet man jo i en række tilfælde ikke har været i stand til at foretage nogen efterprøvelse. Men alene dette viser, hvor nødvendigt det er, at der er en så systematisk kontrol, at bilister må regne med, at det indebærer en betydelig risiko, hvis de kører bil i spirituspåvirket tilstand.

Der er mange andre spørgsmål, der vil trænge sig på; der er et væld af problemer, der rejser sig, hvis man først gransker sig frem på trafikikkerhedens vældige område. Det vil være nødvendigt, at der på en række punkter stilles krav til trafikanterne, men jeg vil hertil føje, at der jo også må vises større strengthed, når det gælder om at stille krav til myndighederne. Det må i højere grad, end det nu i praksis er tilfældet, være sådan, at myndighederne har en virkelig forpligtelse til at foretage grusning af glatte veje. Der er stor forskel i de forskellige amter på, hvor effektiv grusningen er; der er ganske bestemt jyske amter, hvor man altid med tryghed kan køre, selv om det er glat, og der er andre amter, hvor man har indtrykket af, at denne opgave skydes så længe ud, at man kan håbe på, at det er blevet tøvejr, eller at der er sket et eller andet, så naturen har hjulpet på det.

Også med hensyn til malede hvide striber frembyder vejene et vist usensartet billede, idet man nogle steder er omhyggelig med at holde dem i orden, mens man andre steder sløser med denne opgave. Jeg mener, at man må finde frem til en metode, hvorved man sikrer, at myndighederne også gør deres part af opgaven og ikke blot stiller krav til de private trafikanter om det ene og det andet og det tredje.

Der er en enkelt regel i færdselsloven, jeg vil henlede opmærksomheden på, en

meget vigtig og god regel, som imidlertid ikke respekteres i et rimeligt omfang. Det er bestemmelsen om, at biler og i særlig grad her lastvogne skal køre med en sådan indbyrdes afstand, at overhalende biler altid trygt kan regne med at komme ind imellem sådanne lastbiler. På det punkt er lovens bestemmelser, så vidt jeg har forstået, klare nok. Den praksis, man kender fra vejene, er ikke betryggende, og der vil derfor, så vidt jeg kan se, være brug for en øget indsats.

Jeg var glad over, at ministeren nævnte spørgsmålet om ratløse som et middel til at komme biltyverierne til livs. Jeg tror, den bedste metode er at gøre det for vanskeligt at stjæle en bil. Jeg tror ikke så meget på den metode med at kriminalisere forholdet og straffe de pågældende og dermed måske i mange tilfælde drive dem ind på en livsbane, som hverken de selv eller samfundet kan være tjent med. Måske skulle man både her og i mange andre sammenhænge i højere grad, end det sker nu, være opmærksom på værdien af en økonomisk bestemt afstraffelse.

Hvis vi ser på spritbilisterne, må det åbenbart være sådan, at tilstrækkelig mange mennesker ikke lader sig afskrække ved udsigten til at få 20 dages hæfte efter en spiritusdom. Der er mange, som bruger deres ferie til det, og de kommer måske lidt blege hjem fra ferien, men så er sagen ligesom ude af verden. Jeg er ikke sikker på, om man ikke i mange tilfælde kunne opnå en mere afskrækkende virkning for mange forskellige slags færdselsforseelser ved at bruge de økonomiske midler og idømme bøder af et sådant omfang, at det virkelig er noget, der skræmmer.

Og i sammenhæng hermed vil jeg også rejse spørgsmålet om en større selvrisko for bilejere. Jeg tror, det ville tilskynde til en mere ansvarsbevidst kørsel, hvis de bilister, der ikke føler ansvaret tilstrækkeligt, vidste, at de første 500 kr.s skade skulle afholdes af deres egen tegnebog. Det er i hvert fald et af de talrige spørgsmål, jeg mener det vil være naturligt at tage op til grundig behandling i den kommission.

Fra visse sider er man også meget interesseret i en udbygning af eftersynet med bilerne. De oplysninger, ministeren just gav om lastbilernes mangelfulde tilstand, var jo

[Per Møller.]

sådan set stærkt foruroligende, idet man må stille spørgsmålet: hvordan så med de mange biler, og det er privatbiler, der ikke bliver underkastet noget eftersyn? Nu er jeg ikke i tvivl om, at hovedparten af vore biler herhjemme er i en sådan stand, at selv om de måske nok har mangler, er de ikke af den grund noget risikomoment, men ældre biler vil i mange tilfælde være i en sådan forfatning, at de frembyder en i hvert fald sekundær risiko i trafikken. Jeg kan her nævne, at en amerikansk undersøgelse siger, at biler, som har en levealder på 8 år eller derover, belastes med dobbelt så mange dødsulykker og alvorlige trafikulykker som biler med indtil 2 års levetid. Hvis det virkelig er rigtigt, ligger der her et spørgsmål, der i hvert fald må have krav på en systematisk undersøgelse.

Jeg har nævnt forskellige spørgsmål; jeg kunne nævne forskellige andre. Mit parti har ikke noget ensartet syn på disse forskellige mulige indgreb, kontrolforanstaltninger, regler og andet over for trafikanterne. Det, jeg har villet fremhæve, er også mere mangfoldigheden af de spørgsmål, der trænger til bedre belysning, nærmere undersøgelse og i givet fald efterfølgende forslag.

Jeg lægger stor vægt på et principielt syn i hele denne sammenhæng, nemlig at man ikke interesserer sig alt for stærkt for at skabe et for stift mønster i trafikken. Det, der efter min mening vil være det bedste middel til at nedbringe trafikulykkernes antal, er en såpas smidighed, et sådant system, en sådan ramme omkring trafikken, at man bestandig appellerer til trafikanternes ansvarsfølelse, at man ikke har så mange regler, at trafikanten føler sig umyndiggjort og fristes til at mene, at hvis han bare ser tilstrækkeligt på alle skilte om hastigheder, og hvad der ellers kan stå på disse skilte, er sagen i orden. Jeg tror, det afgørende for, at vi skal nå frem, er stadig at fastholde værdien af, at trafikanterne tilskyndes til at udvikle deres ansvarsfølelse, deres dygtighed, deres trafikmoral, og hvad der ellers er afgørende i denne sammenhæng.

Må jeg slutte med endnu en gang at takke for ministerens positive indstilling til tanken om en mere effektiv indsats i dette spørgsmål.

**Boye Hansen:** Cirka 25.000 tilskadekomne og op imod 1.000 dødsfald om året, heraf 100 børn, som følge af færdselsulykker, det er den alvorlige baggrund for den forespørgsel, som hr. Per Møller m. fl. har rettet til justitsministeren. Jeg er meget glad for, at denne forespørgsel er stillet. Problemet har jo været rejst for her i folketinget, bl. a. de år, da vi arbejdede med de periodiske forsøg med hastighedsbegrænsning, og det viste sig da, at den trafikikkerhedsforskning, som vi kunne bygge på, var så lidet effektiv, at vi faktisk ikke fik noget klart billede af, om disse hastighedsbegrænsningsforsøg havde en effekt, eller de ikke havde det. Der var ikke dengang i det høje ting så stor begejstring — hvis jeg må bruge det udtryk — for at få gennemført en mere effektiv trafikikkerhedsforskning og heller ikke ligefrem begejstring for at medvirke til at bevilge de fornødne midler hertil.

Justitsministeren har i sin overordentlig interessante redegørelse været lidt inde her på og bl. a. peget på, at når vi ikke fik en tilstrækkelig klar analyse af de forsøg, man gjorde dengang, så skyldes det, at man ikke havde en tilstrækkelig koncentreret forskning, og det mener jeg er rigtigt. Transportforskningsudvalget, som foretog analysen, arbejder jo på et meget bredt grundlag. Det, vi virkelig savner, er en stærkere centralisering af selve begrebet trafikikkerhedsforskning.

Jeg hørte med megen interesse hr. Per Møller udtale, at der nu hviler et stort ansvar på folketinget for de problemer, vi her diskuterer. Det er jeg helt enig i, og det er for så vidt ikke noget nyt. Det ansvar har hele tiden hvilet på folketinget.

Jeg hørte også med interesse hr. Per Møller udtale, at hvis man ville disse ting, så måtte man også ville bevilge de midler, der var nødvendige for at effektuere de ting, som et kommende udvalg måtte finde frem til som hensigtsmæssige, og justitsministeren har jo i sin redegørelse peget på alle de områder, hvor det er nødvendigt at drive trafikikkerhedsforskning. Det drejer sig for det første om mere politi på vore veje, og jeg hørte med glæde justitsministeren meddele, at der nu er mulighed for, at vi i løbet af nogle år kan få udvidet politistaben på vore veje. Der er for mig ingen tvivl om, at et af de mest effektive midler

[Boye Hansen.]

til forøgelse af trafikikkerheden er tilstrækkelig meget politi på vejene. Det drejer sig også om at finde frem til de helt rigtige vejsystemer, og må jeg i denne forbindelse sige, at jeg hurtigst muligt ønsker tresporede hovedveje forbudt. Også dette vil kræve meget store pengemidler. Det er et spørgsmål om forskning af vore motor-køretøjers tekniske udstyr og ikke mindst — som hr. Per Møller nævnede det — et spørgsmål om højnelse af trafikanternes moral.

Det er altså for så vidt et bredt område, det drejer sig om, og derfor synes jeg, det er helt rigtigt, hvis denne forskning, som især skal koncentrere sig om trafikikkerheden, kan samles i et enkelt organ, som naturligvis må samarbejde med andre tilsvarende.

Der blev af hr. Per Møller nævnt en lang række områder, som burde være med under denne forskning. Det ville kun blive gentagelser, hvis jeg begyndte at komme ind på alle disse ting. Jeg kan sige, at jeg for så vidt er helt enig med hr. Per Møller i de mange ting, han nævnede, som måtte med ind i billedet.

Jeg vil gerne benytte denne lejlighed til at udtale en anerkendelse til de allerede bestående institutioner, som har beskæftiget sig med spørgsmålet om færdselssikkerhed, færdselspropaganda og folks opdragelse til at være gode færdselister; jeg håber, at disse organer vil medvirke til en yderligere udbygning af hele vor trafikikkerhed, og at de, dersom resultatet af denne diskussion bliver, at en speciel kommission nedsættes til at beskæftige sig med hele trafikikkerhedsspørgsmålet, kan indgå i et naturligt samarbejde med denne.

Hr. Per Møller nævnede én ting, som også jeg føler anledning til at omtale, og det var problemet om det stedse stigende antal af spritbilister, som man har kunnet konstatere i de seneste år og ikke mindst i det sidste år. Jeg har en fornemmelse af, at alkoholkonsulenterne vil kunne fremlægge et meget interessant materiale, der i høj grad viser, at antallet af alkoholpåvirkede bilister er i stærk stigen, og allerede den nuværende statistik viser, at antallet af ulykker, hvor spritbilister er involveret, er i uhyggelig stigning. Jeg vil også derfor benytte denne

lejlighed til at henstille til justitsministeren meget stærkt at have opmærksomheden henvendt på dette forhold.

Vi har jo før i folketinget diskuteret, hvorvidt man skulle have indført en fast promillegrænse — jeg husker, at det tidligere medlem af tinget frøken Helga Pedersen arbejdede stærkt med dette spørgsmål. Jeg tør ikke i dag sige, at den vej, man skal gå, er indførelse af faste promillegrænser, sådan som man har det i visse lande, men jeg tror ganske bestemt, det er nødvendigt, at der indføres betydelig skærpede regler, betydelig skærpede muligheder for kontrol med promillerne, og jeg kunne i hvert fald godt tænke mig, at politiet, hvis det ikke allerede har det, i hvert fald hurtigst muligt får bemyndigelse til at foretage en test på stedet, når man mener at stå over for spirituspåvirkede bilister.

Ja, jeg skal ikke bruge flere ord nu om dette spørgsmål. Jeg vil gerne — som jeg allerede har gjort det — udtale min anerkendelse af, at forespørgslen er fremsat; jeg vil også gerne udtale en tak til justitsministeren for den overordentlig interessante og udtømmende redegørelse, han gav os, og ikke mindst for hele den positive holdning, han viste, også med henblik på nedsættelsen af en hurtigt arbejdende kommission, som kan tage alle de problemer op, der i så høj grad knytter sig til spørgsmålet om trafikikkerhed. Jeg mener, det vil være rigtigt, at noget sådant sker.

**Marie Antoinette von Lowzow:** Det er i høj grad en samfundssag og også en folketingsag at begrænse trafikulykkerne. Det ved vi, og opgaven er ikke blevet mindre med den voldsomt stigende trafik, vi efterhånden har fået.

Under udvalgsbehandlingen af de senere års lovforslag om tidsbegrænset fartbegrænsning har vi fået meget nyttig og oplysende statistik serveret, men den omfattede ikke alt det, man kunne ønske, hvis man skulle have tilstrækkeligt materiale til en virkelig grundig og saglig vurdering. Vi hørte jo også den højtærede minister udtale, at den statistik, der forelå, ikke var differentieret nok.

Den højtærede minister fremdrog en masse forskellige ting, der kunne forårsage ulykkerne, og også mange af de ting, der kunne være med til at modvirke disse

[Marie Antoinette von Lowzow.]

ulykker. Det karakteristiske er jo, at det ikke er ganske enkelte ting, der er skyld i ulykkerne, men at det er mange. Vi ved naturligvis, at vejanlæggenes udførelse og vejenes tilstand betyder meget for sikkerheden. Vi ved, at vognenes tilstand og lovformelige sikkerhedsforanstaltninger også er med til at øge sikkerheden, lige så vel som manglerne kan være med til at øge ulykkerne. At kendskab til færdselsloven — og en færdselslov, der er så enkel, at den er let forståelig — er et af de store midler, vi har til modvirkning af ulykkerne, er jeg så ganske enig med den højtærede minister i. Vi ved også, at der er andre årsager til ulykker: spritbilisterne, som vi lige har hørt omtalt, og i meget høj grad også det, man kalder uansvarlig kørsel. Vi hører om, at træthed og påvirkning af medikamenter frembyder en eklatant fare i færdslen — ja, vi kunne sågar for nogle dage siden læse i pressen, at en mand var blevet dømt for antabusførsel; han havde indtaget antabus og andre medikamenter, der påvirkede ham sådan, at han ikke kunne køre godt. Vi ved også, at manglende eller dårlig uddannelse af bilisterne tegner sig for en række ulykker, og vi må da heller ikke se bort fra, at der er andre end bilisterne, der er skyld i ulykkerne. Uansvarlighed fra fodgængernes side — for slet ikke at tale om knallert- og cykelforsyndelser — kan i mange tilfælde være ophav til ulykkerne.

Se, alt dette synes jo uhyre kalejdoskopisk, og man har lov til at sige, at der skulle en dybtgående undersøgelse til, således at der kunne foretages en sammenligning mellem de forskellige ulykkesgrunde og de midler, der kan afbøde dem. Derfor tror jeg, det vil være meget heldigt, om man prøver på i den foreslåede kommission at komme til bunds i spørgsmålene. Først og fremmest må vi ikke nøjes med at bruge statistik eller oplysninger, vi får fra udlandet, for det er — som den højtærede minister sagde — ikke altid, at de resultater, man kommer til ved undersøgelserne i ét land, kan bruges i et andet land. Forholdene er forskellige.

Sidst, men ikke mindst vil jeg gøre opmærksom på, at den højtærede minister jo omtalte de økonomiske vanskeligheder ved at få gennemført de nødvendige undersøgelser og ved at få gennemført de foran-

staltninger, der skal modarbejde ulykkerne. Derfor ville det være heldigt, om man i en kommission som den foreslåede kunne sammenligne de forskellige ulykkesårsager og — om jeg så må sige — foretage en slags evaluering af dem, så man fandt ud af, hvilke der var de værste ulykkesårsager, og ud derfra kunne bedømme, hvor man først skulle sætte ind med de midler, der kunne skaffes til modarbejdelse af trafikulykkerne. Derfor er jeg meget glad for at høre, at ministeren var om ikke stærkt positiv så i hvert fald ikke afvisende over for tanken om nedsættelse af en kommission som den foreslåede.

**Else-Merete Ross:** Hvis jeg var justitsminister, ville jeg til første del af den af venstre og de konservative stillede forespørgsel svare, at jeg gerne ville tage skridt til at gøre den offentlige indsats imod trafikulykkerne væsentligt mere effektivt, forudsat at de to partier ville bevilge de økonomiske midler, der kræves dertil. Større sikkerhed koster penge til veje og færdselskontrol, til trafikforskning og til meget andet. En effektiv ulykkesbekæmpelse er simpelt hen et spørgsmål om bevillinger til sikkerhedsformål. Er man villig til at give disse penge?

Hertil kunne forespørgerne stille det modspørgsmål, om der inden for de bevillinger, der allerede findes, er truffet tilstrækkelig effektive foranstaltninger. Jeg har ikke indsigt nok til at kunne besvare spørgsmålet, men jeg ved dog gennem de ændringer, der er sket i færdselsloven i de sidste 5-6 år og gennem de administrative bestemmelser, der er gennemført bl. a. på grundlag af debatter i tinget, at man fra ministeriets side har fået gennemført visse forbedringer. Desuden har vi jo lige hørt, at den længe ønskede udvidelse af patruljerne i færdselsafdelingen nu endelig er ved at blive gennemført.

Til den anden del af forespørgslen, om nedsættelse af en hurtigt arbejdende kommission, ville jeg — stadig forudsat, at jeg var i ministerens sted — svare, at også kommissioner koster penge, men at jeg gerne ville nedsætte den, hvis de to partier var rede til at bevilge penge til kommissionens arbejde. Men jeg ville tilføje, at der er ikke megen nytte i at nedsætte en kommission, der skal klarlægge trafikikkerhedens

[Elsa-Merete Ross.]

problemer, hvis de to partier ikke bagefter også vil bevilge, hvad det koster at gennemføre kommissionens fremkomne forslag, for ellers vil det være umuligt at foretage en beslutsom og systematisk indsats mod det voksende antal trafikulykker, sådan som de to partier udtrykker sig. Vil man målet, må man også ville midlet, og midlet er her penge, masser af penge. Hvad er menneskeliv værd i kroner og øre? Vi får det af og til gjort op i form af erstatning for mistet forsørger, men det er der vel næppe nogen af os der tager for en fuldgældig opgørelse af, hvad et menneskeliv er værd. Vil vi virkelig redde menneskeliv gennem større trafikikkerhed, må vi derfor være villige til at ofre store summer. Jeg forstår på hr. Per Møller, at det ikke så meget er store økonomiske midler, men snarere besparelser f. eks. på sygehusområdet, man sigter mod ved mange relativt billige foranstaltninger, som jeg naturligvis også er meget positivt indstillet over for. Jeg er bare bange for, at mange af de ting, som hr. Per Møller nævnte, ikke nær er tilstrækkelige. Det er sandsynligt, at vi, hvis vi først ofrer midler til veje og f. eks. til vejkryds — som hr. Per Møller mente var dyrere at få reguleret — bagefter vil kunne spare udgifter, f. eks. på sygehuse.

I forbindelse med spørgsmålet om nedsættelse af en kommission ville jeg have spurgt ministeren om, hvad der er blevet af transportforskningsudvalgets betænkning fra januar 1965, hvori man foreslog oprettelse af et permanent transportforskningslaboratorium. Jeg forstår, at ministeren ikke på nuværende tidspunkt helt bestemt kan sige, hvad der vil ske med det, men at der i hvert tilfælde overvejes et eller andet på det område. Så vidt jeg har forstået, skulle dette laboratorium ikke alene beskæftige sig med transportforskning, men også med den del af byplanlægningen, der har med vejnettet inden for byplanen at gøre og dermed også med trafikikkerheden, idet ingen af disse faktorer kan studeres eller effektueres isoleret. Så vidt jeg ved, foreligger der allerede færdige eller måske kun delvis færdige, konkrete undersøgelser fra transportforskningsudvalget f. eks. om trafik til og fra 3 jyske byer, en undersøgelse om vejforhold i forbindelse med nybyggeri

og om deres udformning og kapacitet og en tredje undersøgelse af trafikanters adfærd i et bestemt, konkret gadekryds, hvor der er sket mange ulykker, og endelig, for det fjerde Fynsundersøgelsen med en analyse af de mange faktorer, der kan have været medvirkende til en række trafikulykker på Fyn.

Nu forstår jeg godt, at en hurtigt arbejdende kommission ikke skal have samme opgaver som et forhåbentlig snart oprettet transportforskningslaboratorium. Jeg har ikke med mit spørgsmål villet antyde, at laboratoriet kunne erstatte kommissionen. Jeg har blot villet vide, om det snart bliver til noget med det permanente transportforskningslaboratorium, fordi man skulle tro, kommissionen havde brug dels for resultaterne af de allerede foretagne undersøgelser, dels for praktiske erfaringer fra de folk, der har medvirket ved undersøgelserne.

Når man er interesseret i nedsættelsen af en kommission, kan man næppe undgå at gøre sig nogle tanker om, hvad den kommission skulle beskæftige sig med. Jeg synes, det må gruppere sig om 3 ting: det må dreje sig om fodgængernes forhold, om fodgængernes og bilernes indbyrdes forhold og om bilers forhold til andre biler. Det forekommer mig, at fodgængerne er en kategori, vi ikke i tilstrækkelig grad beskytter. Det er et beskæmmende højt antal ældre, handicappede mennesker, der bliver trafikofre. Desuden er 537 børn kvæstet og 3 dræbt alene i København sidste år. Jeg indrømmer, at børn i børnehaver og skole bør lære endnu grundigere, hvordan de skal forholde sig i færdslen. Men lige så vigtigt må det være, at der er et tilstrækkeligt antal legepladser, legegader og legegårde, hvor børnene kan være i sikkerhed. Vi er blevet så bilminded, at vi i bebyggelser lægger mere vægt på at skaffe parkeringsplads til biler end på at skaffe sikre legemuligheder for børn.

I England har jeg set nogle af de ny-anlagte byer på 60.000 indbyggere, hvor den kørende og gående trafik var holdt så stærkt adskilt, at intet barn i byen på vej til børnehaven eller skole behøvede at krydse nogen vej med kørende trafik. Vi har gjort et lignende forsøg i mindre målestok i Albertslund. Selv om vi ikke kan lave alle

[Elsø-Merete Ross.]

vore eksisterende byer om efter det princip, må der kunne gøres langt mere i retning af at sikre de gående tryggere forhold. Man har gjort det ved Østerport Station, men hvorfor har man ikke tænkt på folk med dårlige ben og lavet rullende trapper? På Lyngbyvej har man lavet 2 broer med lang indbyrdes afstand og mange trapper. Det er meget upraktisk for dårligt gående og handicappede mennesker.

Jeg håber, det må lykkes kommissionen klart at placere ansvaret for utidssvarende gadereguleringsanlæg, hvor færdselsulykker fortsat finder sted, og hvor kommune og politi mener det absolut nødvendigt omgående at få gennemført sikkerhedsforanstaltninger, men hvor disse foranstaltninger alligevel ikke bliver gennemført, mens ulykkerne fortsætter. Det er muligt, at vi ikke behøver at vente på kommissionen, men at ministeren kan oplyse, hvem der har den overordnede myndighed og det egentlige ansvar for, at den slags ting bliver sat i værk. For forhåbentlig er det ikke som i det digt af Kumbel, som bladet Motor citerer i sit sidste nummer, og hvori det hedder:

„Ansvaret rendte så længe i ring,  
så ingen tog ansvaret for det....

Det kom på kontoret for bortkomne ting...  
og dér blev det også.... horte.“

Med hensyn til bilers indbyrdes forhold vil kommissionen have et udmærket udgangspunkt i Statistisk Årbogs stadig mere differentierede opdelinger af årsagerne til, at biluheld er sket, og må her kunne søge at sætte ind. Mange af disse forhold har været drøftet her i tinget ved tidligere forhandlinger om færdselsloven. Jeg skal blot nævne spørgsmålet som flere fuldstopskilte for udkørsel på større vej og spørgsmålet om vigepligt. Jeg vil også nævne spørgsmålet om tresporede veje. Der har jeg ikke den samme opfattelse som hr. Boye Hansen, at de skulle afskaffes; jeg ville derimod foreslå, som jeg har gjort tidligere, at man kunne benytte midterbanen til overhaling skiftevis for den højre og venstre vejbane ved fuldt optrukne og stiplede linjer, der skiftede efter en vis nogenlunde ensartet afstand, som jeg har set praktiseret forskellige steder i udlandet, så at man derved undgår faren for et køler mod køler sammenstød.

Der kunne nævnes mange andre ting, som

jeg ville ønske kommissionen skulle beskæftige sig med, men jeg skal standse her og nøjes med at sige, at vi fra radikal side kan give tilslutning til, at en kommission bliver nedsat. Men vi vil gerne have den sammensat således, at de mange forskelligartede foranstaltninger, der samlet kan bidrage til større trafikikkerhed, kan fremføres af kompetente sagkyndige på hver sit område. Vi vil også være villige til til sin tid at skaffe bevillinger til de sikkerhedsforanstaltninger, som måtte blive foreslået af kommissionen, og vi for vor del er i hvert tilfælde klar over, at skal der ske noget effektivt, sker det ikke med små midler, men tværtimod kun ved meget store og rigelige bevillinger.

Arne Larsen: Socialistisk folkeparti er glad for, at disse trafikikkerhedens problemer er blevet rejst til debat i folketinget. Ministeren og ordføreren for forslagsstillerne har været inde på en række overmåde interessante problemer, og vi har fået mange gode oplysninger om det arbejde, som iværksættes, og som man kunne tænke sig at iværksætte på disse områder.

Færdselsulykkerne har her i landet som i mange andre lande en ret ejendommelig placering i den offentlige debat. De indtager på den ene side en ret fremtrædende plads f. eks. i dagspressen, men fremtræder samtidig tilsyneladende som noget uvirkeligt, ja, næsten ligegyldigt, for mange mennesker. Vi er nået dertil, at næsten 1.000 mennesker årlig bliver dræbt i trafikken, at 13.000-14.000 kommer alvorligt til skade, og 10.000-12.000 bliver lettere kvæstet. Men færdselsuheldene sker så at sige lidt efter lidt, og de påkalder sjældent så stor interesse som f. eks. en enkelt større flyulykke og synes i hvert fald ikke i befolkningen at vække en interesse, der står i noget rimeligt forhold til uheldenes omfang og konsekvenser. Men dette fritager ikke folketinget for at tage stilling til, hvad der kan og bør gøres for at øge trafikikkerheden, og derfor er det rigtigt, at disse problemer er blevet rejst.

Myndighederne, d. v. s. politiet, er naturligvis, som rimeligt er, stærkt involveret i dette arbejde, og det glæder mig, at den højtærede justitsminister kan fortælle os, at der nu er en rimelig udsigt til, at færdsels-

[Arne Larsen.]

politiet får en udvidelse på en 300-400 mand, og at de bliver udstyret med godt materiel, således at de virkelig kan foretage en effektiv kontrol på vore veje.

Fra vore vejteknikerer og fra vejdirektoratets side gøres der en indsats for at forbedre vort vejsystem, og på endnu et felt, nemlig oplysningen og propagandaen for større færdselssikkerhed, som har pågået her i landet i de sidste 30 år, er der også gjort en væsentlig indsats. Her udfører Rådet for større Færdselssikkerhed et meget fortjenstfuldt arbejde, der er megen anerkendelse værd. Men jeg tror, at der bør gøres mere også på dette område, og derfor var det måske betimeligt, om også rådet fik nogle flere midler til arbejde med, for vi kan jo hurtigt og stort set blive enige om, at det, der hidtil er gjort, ikke strækker til, at der må gøres endnu mere.

Vi har også haft en vis videnskabelig forskning på trafikproblemernes område. I 1958 nedsattes det såkaldte transportforskningsudvalg. Men også dette arbejde har været aldeles utilstrækkeligt af årsager, som vel især hænger sammen med mangelen på penge til at få et egentligt forskningsarbejde sat i gang. Motoriseringen stiger væsentligt og hurtigere end forudset og har nu nået et sådant niveau, at det må være påkrævet at iværksætte en egentlig færdselsheldsforskning.

Transportforskningsudvalgets sekretariat har, efter at der er stillet midler til rådighed, foretaget nogle specielle undersøgelser, f. eks. undersøgelserne vedrørende virkningerne af de permanente hastighedsbegrænsninger, men jeg vil sige rent ud, at jeg føler mig ikke tryk med hensyn til disse undersøgelser, deres omfang, kvalitet og resultat. Der kan være mange grunde hertil, og måske er den afgørende, at netop de økonomiske midler, der stilles til rådighed, ikke er tilstrækkelige til at foretage en virkelig gennemført, videnskabelig undersøgelse. Danmark er vistnok det eneste land, hvor sådanne begrænsninger har været søgt

anvendt, og hvor man ikke har kunnet påvise reelle, positive virkninger i form af færre eller mindre alvorlige ulykker. Dette kan selvsagt være rigtigt, omend det virker noget overraskende. Spørgsmålet for mig er: har der været givet transportforskningsudvalget sådanne muligheder, at man har kunnet få stillet den nødvendige videnskabelige arbejdskraft til rådighed for disse undersøgelser? Jeg tror det ikke, og derfor tillægger jeg ikke undersøgelserne større værdi.

Jeg er af den opfattelse, at skal man i gang med bredere forskningsarbejde, og det synes jeg man skal, så må man sikre, at arbejdet udøves med bistand af den fornødne kvalificerede arbejdskraft; det må være en ufravigelig betingelse, selv om det koster penge. Man kan ikke drive intensivt forskningsarbejde over en 8-årig periode til et beløb på rundt regnet 1 mill. kr. eller 125.000 kr. årlig, som der hidtil har været anvendt på dette felt. Målet når man som sagt, når resultatet nu er så dårligt efter min opfattelse, kun ved at stille yderligere midler til rådighed.

På initiativ af Nordisk Råd blev der ligesom i Sverige sat ind med en landsdelsundersøgelse af trafikuheldene; i Sverige var det vist i Uppsalalen, i Danmark blev det til den såkaldte Fynsundersøgelse. Der blev bevilget et par hundrede tusinde kroner til denne undersøgelse. Rapporten er endnu ikke offentliggjort, og hvorfor må man vel spørge. Fordi man næppe har bevilget de fornødne penge hertil. Men hvad nytter det, man forsker og undersøger, hvis det er meningen, at resultaterne skal hemmeligholdes for offentligheden? Eller har undersøgelsen ikke været tilfredsstillende på grund af for få midler? Hvad kan årsagen være til, at denne Fynsundersøgelse ikke er blevet offentliggjort? Det er vor opfattelse, at man bør søge at skaffe nogle kvalificerede folk og sætte dem i gang med et undersøgelsesarbejde — og vel at mærke ikke som bibeskæftigelse, men som heldagsjob.



[Arne Larsen.]

Om undersøgelserne så skal gennemføres i en kommission eller i et permanent udvalg, i et egentligt forskningsinstitut eller på anden hensigtsmæssig måde, er et spørgsmål, som vel er mere eller mindre underordnet, bare vi kommer i gang. Det centrale spørgsmål bliver dog naturligvis, hvilke områder forskningen skal beskæftige sig med. Vi er et lille land, og der må vel være grænser for, hvad vi skal forsøge at binde an med. Her vil jeg pege på, at et forskningsarbejde jo også er i gang i de øvrige skandinaviske lande. Såfremt man kunne koordinere en del af denne forskning i Skandinavien, så vi understøttede hinanden og foretog en arbejdsdeling, kunne vi sikkert opnå gode resultater, uden at det kom til at koste det enkelte land alt for kolossale summer.

Vi bør sætte ind på felter og områder i vort forskningsarbejde, hvor man må antage, at man får de største, de gunstigste virkninger til gavn for færdselssikkerheden. Jeg tror, at man forholdsvis hurtigt kan opnå sådanne resultater. Vi ved, at en stor del af ulykkerne, henved tre fjerdedele, sker i byerne, disses forstæder og i bymæssige bebyggelser; vi har også en vis fornemmelse af, at der virkelig opnås en nedsættelse af ulykkernes antal og omfang, når let og tung trafik og hurtigere og langsommere trafik adskilles, ved anlæg af nye veje, omkørselsveje, afstrikning, opstilling af trafiklys m. m., som jo alt sammen har været omtalt af de øvrige ordførere; men vi trænger til at få klarlagt virkningerne af de enkelte foranstaltninger, til at få at vide, hvordan vi bedst giver pengene ud i færdselssikkerhedens tjeneste.

Der er f. eks. stærkt divergerende opfattelser af, hvor mange ulykker der forårsages ved, at bilerne er i dårlig teknisk stand. Det er dog i vidt omfang ting, der kan måles og vejes, og vi synes, der bør gøres en videnskabelig indsats her. Interessant er det i den forbindelse — den højtærede minister var jo også inde på problemet om lastvognene og undersøgelserne af lastvognene — at Forenede Danske Motorejere, som jo har oprettet et net af prøvestationer ude over landet netop i trafiksikkerhedens tjeneste og for at højne den tekniske standard af vor automobilpark, også foretager

et vist grundigt analysearbejde, og her kan man f. eks. meddele, at af 5.000 undersøgte køretøjer var 99 pct. behæftet med tekniske fejl — det er jo et ganske kolossalt tal. Der var ca. 9,5 pct. fejl på hver vogn; heraf var der tale om lettere fejl for ca. en tredjedels vedkommende og grovere fejl for to tredjedels vedkommende. Det viser, at også personbilparken er behæftet med væsentlige fejl. Her bør der gøres noget, og her kan det ikke nytte noget, at man sparer pengene.

Jeg har bemærket, at ærede medlemmer af dette høje ting er inde på sparebestrebelse og bl. a. har talt for, at man udskød bygningen af de såkaldte biltilsynshaller. Jeg finder, at noget sådant er helt forkert. Det er netop på et sådant område, man hurtigst muligt bør finde en løsning.

Statistisk departements ulykkesstatistik er meget værdifuld og kan være et udgangspunkt for tilrettelæggelse af et undersøgelsesarbejde, der sigter mod at finde ud af, hvor de største ulykkesmuligheder findes, d. v. s. hvor de største virkninger kan opnås, når man sætter ind. Statens vejdirektorat undersøger jo ulykkesforholdene og kortlægger de steder, hvor ulykkerne fortrinsvis finder sted på vore veje. Også den viden bør kunne udnyttes positivt. På vore læreanstalter foregår også en vis forskning, og jeg tror, det vil være nødvendigt at foretage en vis koordinering af al den forskning, som finder sted på disse områder. Derfor kunne jeg tænke mig, at man især burde koncentrere sine kræfter om at opbygge et trafiksikkerhedsinstitut. Ligesom vi har statens byggeforskningsinstitut og statens socialforskningsinstitut, var det måske rimeligt at lave et virkeligt transportforskningsinstitut, hvor jo trafiksikkerheden ville indtage en fornem plads.

I øvrigt er vi naturligvis tilhængere af, at man udfører et undersøgelsesarbejde, eventuelt ved hjælp af en kommission eller et hurtigt arbejdende udvalg; det er ikke givet, at der bør være politisk repræsentation heri, for vi råder jo på væsentlige områder over en masse sagkundskab; det, det gælder om, er at udnytte denne sagkundskab og ved hjælp af den at finde frem til, hvad der egentlig bør ske på hele trafiksikkerhedsområdet.

Jeg vil tilsige mit partis positive medvir-

[Arne Larsen.]

ken til løsning af denne opgave. Om det skal ske på den ene eller anden måde, er i og for sig underordnet, men jeg vil ligesom andre ordførere understrege, at trafikikkerhed i Danmark får vi ikke, hvis ikke vi ofrer nogle penge derpå. Det gælder veje, det gælder tilsyn, det gælder orden på landevejene og en hel række andre områder. Det er penge, der skal til, hvis vi vil have en effektivt virkende politik på disse områder.

**Iver Poulsen:** Da mit partis ordfører, det ærede medlem hr. Rimstad, er forhindret i at være til stede, skal jeg i hans sted på min gruppes vegne gøre nogle bemærkninger i anledning af den stillede forespørgsel.

Vi har jo oplevet et kolossalt opsving i trafikken herhjemme i de senere år; og et opsving, der er så stort, at vort gamle vej- og gadenet slet ikke kan følge med, må ganske givet afstedkomme mange flere ulykker og, som vi jo ser, også meget ofte mere alvorlige ulykker end før. Derfor må man sætte ind fra det offentlige side med henblik på trafikikkerheden, og vi er i høj grad indforstået med, at man virkelig gør en indsats her. Nu har vi jo fået hele spørgsmålet dissekeret igennem til de yderste enkeltheder i løbet af eftermiddagen, så jeg skal nøjes med at omtale et par hovedlinjer.

Trafikspørgsmålene er jo dels af økonomisk, dels af menneskelig karakter — her tænker jeg på de menneskelige tragedier, som er resultatet af trafikulykkerne. Det økonomiske har i dag været ret stærkt inde i billedet; der er talt om besparelser, om, at noget skal gøres billigt; men når man er så langt bagefter med hensyn til trafikikkerheden — som vi er herhjemme — at der virkelig er noget at hente på dette område, så må vi ikke vente, at det bliver helt billigt. Men der er også et andet moment i denne forbindelse, og det er, at trafikanterne jo betaler meget store beløb til det offentlige for at få lov til at bruge vejene; det er trafikanternes penge, der i første række er tale om, og de må for de mængtge beløb, som det offentlige afkræver dem, kunne kræve først og fremmest den højeste grad af trafikikkerhed. Det er egentlig kun de tekniske muligheder, der bør sætte

grænsen, når trafikanterne betaler i skatter og afgifter over 2 milliarder og der kun bruges ca. 500 mill. kr. om året til vejformål — altså de formål, som trafikanternes ydelser egentlig burde anvendes til.

Om der skal nedsættes en kommission til at foretage disse undersøgelser — ja, jeg ved ikke helt, om det er nødvendigt, men jeg vil gerne understrege, hvad den ærede radikale ordfører, fru Else-Merete Ross, sagde: at man må være indstillet på, at det koster penge med en sådan kommission. Derfor lyttede jeg med stor interesse til, hvad den højtærede justitsminister sagde i sin redegørelse om, hvad man er i gang med, og hvad man allerede udfører igennem de bestående organer. Skal der nedsættes en kommission, skulle det jo i hvert fald nødig blive en sovepude, og derfor vil jeg stille det spørgsmål: kan man ikke gå videre straks med de forskellige organer, vi allerede har — ministeren nævnte jo Rådet for større Færdselsikkerhed og en hel del andet — kan man ikke gå i gang og f. eks. rationalisere det arbejde, som politiet gør? Jeg er fuldstændig klar over, at der er noget, der hedder personale-mangel; men kan man ikke rationalisere, er der ikke en hel masse overflødigt rapportskriveri om en hel masse småting? Ja, det er jo altså et internt spørgsmål inden for politiet, men jeg har en følelse af, at der kan rationaliseres på en måde, så der sættes ind på de områder, hvor der virkelig bør sættes ind, og det tør jo nok siges, at det må være på det trafikale område.

Den højtærede justitsminister nævnte et par momenter af helt afgørende betydning, nemlig ansvarsbevidstheden og agtpågivenheden. Vi ved, at her er der et par punkter, man skal sætte ind på, det behøver vi ingen kommission til at finde ud af, og jeg mener i hvert fald, at oplysningsarbejdet bør støttes og støttes kraftigt økonomisk. Trafikanterne har krav på denne støtte, fordi de betaler så meget for at få lov til at køre på vejene. Med hensyn til ansvarsbevidstheden, ja, der skal man jo helst nå så langt som muligt igennem oplysning og vejledning, og de udvidede politipatruljer skulle jo gerne — som vist det ærede medlem hr. Per Møller sagde — gå ud som vejledere. Men vi har jo erfaring for, at vejledning og oplysning ikke altid er tilstrækkeligt; der

**[Iver Poulsen.]**

er visse elementer i samfundet, som der skal tages på med en vis fasthed, og den fasthed synes i mange tilfælde i nogen grad at mangle, når vi kommer ud på vejene og ser, hvordan man opfører sig dér.

Man taler om spritbilister, og jeg er da fuldstændig enig med det ærede medlem hr. Per Møller i de betragtninger, han gjorde gældende med hensyn til spritbilister. Men man kommer også ud for andre problemer, når man har kørt en hel del på vejene netop i den sidste tid, hvor vi har haft den voldsomme tåge, f. eks. hvis man vil forsøge at overhale ganske forsvarligt, man kører langsomt, og så lige pludselig dukker der en bil op med kun små positionslys tændt. At det dog ikke kan bankes ind i hovedet på folk, at de skal have en ordentlig lygteføring; men det lader sig ikke gøre, før der kommer en ordentlig bøderegn, så de får lov til at betale, for en sådan dårlig lygteføring er virkelig noget, der er farligt. Jeg har ikke tal på de, om jeg så må sige, mørklagte bilister, der kører med positionslys i tåge. De er en betydelig større fare for færdselssikkerheden, end jeg tror spritbilisterne er i den periode, hvor tåge hersker. Der er mange steder, der kan sættes ind.

Så nævnte fru Else-Merete Ross også de tresporede veje, og jeg vil gerne slutte mig til, hvad det ærede medlem sagde derom. De tresporede veje er med de færdselsregler, vi har i dag — altså så mangelfuld, som vor færdselslov er — en meget farlig foranstaltning; det er rigtigt, som man siger, at der er én bane at køre på ud på og én at køre hjem på og én at støde sammen på. Der må laves noget med hensyn til overhalings-sporet, hvis man virkelig skal nå sikkerhed på de tresporede veje.

Justitsministeren nævnte også, at køreprøverne skulle gøres mere effektive. Der er sikkert ingen tvivl om, at det er tiltrængt, men jeg tror, at man skal hæfte sig ved kørefærdigheden hos eleven og ikke alt for meget tage hensyn til teorien: hvor mange kanter den møtrik har, og hvor mange den har, og hvor mange møtrikker der er dér og dér. Man bliver hørt i en hel masse, som man kan stå på ét ben og remse af sig, og to dage efter har man glemt det. Men det, det kommer an på, er, at eleven har fået en virkelig kørefærdighed, ikke bare hen ad

en landevej eller igennem en provinsby i en halv time. Det er kørefærdigheden, det meget ofte skorter på.

Så er selvfølgelig spørgsmålet om vejnettet og gadenettet blevet berørt af mange. Her er der store mangler; vi har jo slet ikke kunnet følge med i den vældige udvikling, som trafikken har gennemgået i de senere år. Det er klart, at der skal gøres noget ved det, og at det vil blive dyrt, men jeg mener, vi ikke skal være så tilbageholdende på dette område. Det er tidligere blevet oplyst her fra talerstolen i dag, hvor meget trafikulykkerne koster samfundet i penge, i hospitalsoophold o. s. v. Der kan tilvejebringes meget store modbesparelser for de sikkerhedsforanstaltninger, man her foretager.

Endelig vil jeg gerne understrege igen, at trafikanterne betaler så mægtige beløb til det offentlige kasser, at de først og fremmest må have krav på, at der er en rimelig sikkerhedsgrad på de danske veje. Trafikanternes penge burde først og fremmest bruges til varetagelse af sikkerhedshensynet.

**Diderichsen:** Tre bemærkninger. Den første ud fra min daglige erfaring som fodgænger i København. Det forekommer mig — i tilknytning til det, hr. Per Møller sagde om færdselsmoralen, og hvad fru Else-Merete Ross fremhævede angående fodgængernes liv og risiko i trafikken — at der er beklagelige tegn på, at hensynsløsheden over for den gående trafik er i tiltagende, navnlig ved stoppesteder og ved fodgængerovergange. Det er ikke nemt, navnlig ikke for den ældre del af fodgængerne, at klare sig i trafikken. Når man er blevet godt gennemrystet i en af de nye københavnske busser og dernæst stiger ud på en kørebane, er det tit forbundet med i hvert fald store sjælelige kvaler at nå ind på det frelsende forto. Jeg er bange for, at det i nogen grad skyldes, at bilisterne prøver på at køre frem eller ligefrem sætter farten en lille smule op for at true fodgængerne til at blive stående pænt og vente. Jeg vil derfor henlede opmærksomheden på denne form for et minus i færdselsmoralen.

Måske hænger det sammen med, at der er en særlig fristelse forbundet med de nye, brede kørebaner eller parallelle kørebaner. Jeg har lagt mærke til det i det store, nye

[Diderichsen.]

anlæg ved Østerport Station, hvor jeg har indtryk af, at det, efter at kørebanerne er blevet så meget udvidet, er mere fristende at køre frem i parallelkørebane, når der er fodgængere i den ved siden af liggende kørebane. Derved opstår der betydelig usikkerhed for begge trafikarters vedkommende: fodgængerens ved ikke, om han skal gå frem eller stå stille, og bilisten ved ikke, om han skal holde tilbage eller køre frem. Jeg ved ikke, om der er noget at gøre ved disse problemer, men jeg vil gerne henlede justitsministerens opmærksomhed på, at jeg tror, der foreligger noget her. Om det fortrinlige anlæg ved Østerport med de nye tunneler har jeg kun godt at sige, men jeg synes, man har glemt at sætte prikken over i'et, for den farligste af fodgængerovergangene ved Østerport er jo den, der går over Østbanegade til Glaciscaféen fra Østerport Station. Der har man trafikken meget kraftigt bagfra, en trafik, som er glad over nu endelig at være sluppet forbi det store kryds og ikke længere behøver at holde tilbage for mulige trafikanter, som skal over til stationen fra stoppestedet. Jeg har lagt mærke til, at det i mange tilfælde er meget nær ved at gå galt.

Den anden bemærkning, jeg skal gøre, har tilknytning til ministerens ord om adskillelsen mellem den gennemgående og den lokale trafik. Jeg vil gerne fra denne talerstol gøre en bemærkning om det i offentligheden meget diskuterede projekt om at føre en motorgade fra nord ind langs med de københavnske søer. Jeg finder, at vi her har et udmærket eksempel på, hvor misvisende det er at ville føre en motorgade med dens tunge og støjende og ildelugtende trafik ind igennem et rekreativt område, som naturen har skænket os — endda således at trafikken passerer direkte forbi kommunehospitalet. Jeg finder her et punkt, hvor netop hensynet til denne adskillelse mellem den gennemgående trafik og den lokale trafik måtte gøre sig gældende med en sådan styrke, at man undgik at lægge motorgaden ad denne linjeføring. Jeg forstår også, at sagkundskaben har foreslået andre linjeføringer, som måtte kunne gennemføres, så vi nøjedes med en lokal gade i Østersø- og Nørresøgadeområdet, linjeføringer, som ikke ville skade og nedsætte de rekreative virkninger

af søområdet, navnlig når dette engang får en mere fantasifuld udformning end den fantasiløshed, som i øjeblikket præger dette område.

Til selve spørgsmålet om en kommission skal jeg sige, at jeg er jo ikke nogen særlig varm tilhænger af kommissioner, og deres effektivitet vil jeg gerne sætte et spørgsmålstegn ved, navnlig jo større og mere mangede de bliver. Så jeg ved ikke, om det måske alligevel ikke er bedre for effektivitetens skyld og trafikikkerhedens skyld, som jo på alle måder må fremmes, om man udbyggede trafikforskningsinstituttet eller udvalget til et virkeligt institut, men jeg vil da ikke på forhånd på mit partis vegne stille mig afvisende over for muligheden af nytten af en sådan kommission.

**Skræppenborg-Nielsen:** Vi kan vist alle sammen meget hurtigt blive enige om, at de tusindvis af ulykker, som motoriseringen medfører, er forfærdelige — for ikke at sige gruopvækkende — menneskeligt og socialt, og det er for mig helt klart, at der må gøres noget, for som det går nu, kan vi simpelt hen ikke være det bekendt. Der er vel næppe her som i mange andre forhold tvivl om, at selve årsagerne til de mange forfærdende ulykker er talrige, og at hele spørgsmålet om ulykkernes årsager trænger til at blive kortlagt i højere grad, end tilfældet hidtil har været.

Så vidt og så langt men — og det var det, jeg egentlig ønskede at give udtryk for — der er for mig ingen som helst tvivl om, at farten, den alt for ofte for høje fart, er årsagen til de fleste ulykker, og så kan man for min skyld kortlægge og analysere og forske og nedsætte udvalg og nedsætte kommissioner så meget, man har lyst; det er farten, der først og sidst er den skyldige, først og fremmest farten, og jo før man vil og ikke mindst tør erkende dette, des bedre.

**Mads Eg Damgaard:** Næsten alle mennesker, tror jeg, kan give gode råd, når det drejer sig om trafikproblemer, og jeg tror heller ikke, at det er helt uden grund. Jeg glæder mig over, at disse vigtige problemer nu tages op, og at man vil se at få dem nærmere undersøgt, men jeg er lidt ked af, at det skal ske i en kommission, for jeg er bange for, at det så vil tage for lang tid

[Mads Eg Damgaard.]

at få de vigtigste ting rettet. Jeg kan også godt give et par gode råd her, som jeg gerne vil have med i undersøgelsen, hvis der skal nedsættes en kommission eller et udvalg, men jeg vil umiddelbart mene, at noget af det godt kunne ordnes med det samme.

Først vil jeg gerne udtale min anerkendelse af, at man tager forbud mod parkering på vore stærkt trafikerede veje op og eventuelt får et forbud mod det. Men jeg er lidt ked af, at man ikke har taget sig af cyklisternes sikring med en ordentlig baglygte; det var ikke taget med i det sidste loviorslag, justitsministeren kom med angående trafikforhold, og jeg vil gerne bede om, at man tager dette spørgsmål op i alt fald nu og i denne sag.

At der er noget at rette og har været noget at rette vedrørende vor trafikssikkerhed, er ganske givet. Jeg kan bare minde om, hvor lang tid det tog, før myndighederne fandt ud af, at blinklys var meget bedre end de gammeldags retningsvisere, som endnu er godkendt på visse vogne, men de er da nærmest livsfarlige i forhold til blinklys. Dernæst kan jeg da også pege på, hvor lang tid det har taget at få anerkendt det blinksystem, der nu er anerkendt ved overhalinger. Der skulle gå mange år, før det kunne godkendes. Det er noget, man har haft i USA i masser af år. Jeg vil også gerne spørge om, hvorfor f. eks. en cyklists baglygte ikke skal være lige så stærkt lysende som en knallerts eller en bils. Hans liv er vel da lige så meget værd, som andres liv er. F. eks. er der for selv det mindste stykke vejarbejde sat skilte op, der blinker, så enhver kan se, her er vejarbejde, men når der går en fodgænger, så er der ikke det fjerneste blinklys for ham eller hende. Det er da også fuldstændig misvisende og farligt for fodgængerene og for alle andre medtrafikanter. Sådan kunne man tage masser af ting frem, som er helt selvmodsigende og slet, slet ikke er i orden, men skal det vare mange år, inden kommissionen finder ud af det, så kan der jo gå mange menneskeliv tabt i mellemtiden.

Den allervigtigste grund til, at jeg har tilladt mig at tage ordet i denne sag, er imidlertid et forhold, vi alle sammen kender, nemlig den forskel, man føler ved at komme fra en helt mørk, asfalteret vej til en

lys vej. Vi kender alle sammen den behagelighed, der gennemrisler os, når vi kører over på en lys vejbane, hvordan vi helt anderledes kan overskue det hele og se alt, hvad der rører sig forude. Men hvorfor skal det nu være sådan? Ja, det er jo naturen, der har gjort, at tjære absolut er sort, og tjære, det er det, vi skal bruge til at lægge på vejbanerne; det er også derfor, man bruger det naturligvis, og så bliver man bare ved med det. Men vi har her i landet udmærkede virksomheder, der fremstiller helt lyst vejmateriale, så vidt jeg ved helt forsvarligt vejmateriale, og jeg har fået undersøgt, at det er noget med 3-4 pct., det koster mere at gøre vejbanen lys og skabe en helt anden sikkerhed for de vejfarende. Disse virksomheder, der fremstiller dette lyse vejmateriale her i landet, har ikke haft så stor en succes med afsætningen inden for landets grænser — af hvilken grund ved jeg ikke; det er vist knap nok godkendt af vejmyndighederne. Men så vidt jeg ved, kan det stå for alle prøver, og det tyder det også på, da der er en meget stor afsætning deraf til udlandet, ikke mindst til Tyskland. Jeg er naturligvis meget vel klar over, at vi ikke uden videre kan påbegynde at lave samtlige veje lyse og lægge nyt lag på; det ville blive meget kostbart, rent bortset fra hvad det ville tage af tid.

Jeg er også klar over, at ministeren eventuelt vil sige til mig: ja men vi har jo de hvide striber, og så må de virke nok. Ja, dem har vi i midten; men fodgængere og cyklister færdes i vejens yderside, hvor der ingen striber er, og en regnfuld, mørk aften og nat med kulsorte, tjærede veje er vel nok noget af det allerfarligste; man kan begive sig ud på i den trafikerede verden, vi lever i. Det er mig ufatteligt, at man ikke helt anderledes har taget noget sådant op og dog fået begyndt at belægge vore nye veje med lyst materiale.

Men det skulle glæde mig, hvis disse ting kunne indgå i overvejelserne og man eventuelt kunne bestemme sig til at iværksætte de foranstaltninger, jeg her har nævnt.

**Horn:** Jeg kan love den højtærede formand, at det ikke skal blive nogen lang tale.

Den drøftelse, der her finder sted, har fået karakter af en studiekreds. Dermed være ikke sagt, at det ikke er et vigtigt

[Horn.]

område, og det kan måske også være nyttigt, at folketinget en gang imellem tager sig tid til at gå i detaljer om en række ting, som alle kender. Vi ved jo, at trafik er et af de områder, som alle mennesker kan tale med om. Vi ved også, at er der noget sted, hvor mennesket er rethaverisk, så er det, når det skal forsvare sin position i et givet trafikuheld.

Når jeg har bedt om ordet, er det for at gøre opmærksom på, at dette her ikke er en sag, som er ny. Det er noget, de nordiske lande har beskæftiget sig meget med, og vi har også en rekommandation liggende i Nordisk Råd, som er tiltrådt af alle lande, og som går ud på at henstille til regeringerne at søge at oprette et samarbejdsorgan for at løse dette problem. Det er nemlig sådan, at de 4-5 milliarder kr., trafikken koster de nordiske lande, skyldes jo de samme problemer fra land til land. Derfor skal vi være lidt forsigtige med nu ikke at mase os ind og begynde at lave noget helt for os selv uden om de andre. Der er jo ingen grund til, at hvert nordisk land ofrer penge på at løse de samme opgaver.

De organer, vi har, kan vel udbygges; som det er nævnt fra den højtærede ministers side, er det i høj grad et spørgsmål om penge. Jeg kan huske, at sidste gang vi drøftede det i nordisk trafikudvalg, var det i høj grad et spørgsmål, om der kunne skaffes penge nok til at løse disse forskningsopgaver; der var ingen af landene, der havde særlig mange penge til det — vi var vel dem, der havde færrest. Kan denne debat derfor føre til, at der stilles nogle flere penge til rådighed, så forskningen kan udvides, skal jeg hilse det med glæde.

Men jeg tror, man skal være forsigtig med at lave nye organer. Man skal benytte dem, man har, og koordinere dem med det nordiske samarbejde for at få det mest mulige for de færrest mulige penge. Det er et stort og omfattende forskningsarbejde, der må foregå, og det vil tage adskillige år — en hurtigt arbejdende kommission har ikke noget med virkeligheden at gøre.

Hvis der skal ske noget hurtigt, må man, som flere af talerne har været inde på det, begynde med politiet. Men her må man gøre sig én ting klart: først skal man sætte mere

politi ind; men hvis politiet skal opnå den effekt, som kan klare den hurtige løsning, må det mærke, at folketinget står bag det. Politiet er mange gange handicappet, fordi det nødigt vil gå alt for hårdt frem — jeg tror, det var hr. Per Møller, der gjorde nogle bemærkninger om, at det ikke måtte være alt for hårdt, men skulle være vejløsende; det er jo også sådan, politiet føler sin opgave. Men der er en masse tilfælde, hvor jeg — og jeg tror mange med mig — synes, at politiet kunne optræde noget mere håndfast både over for fodgængere, bilister, knallertkørere og andre. Det er jo ikke sådan, at det er bilisterne alene, der her er i skudlinjen; det er alle trafikanter, som mener, de selv kan bestemme, hvordan det skal være. Vi kan bare se her i København, hvordan man uden videre går over for rødt lys eller begynder at gå, når det er blevet gult. Der, hvor vi nu skulle se at få en nordisk ordening, er vi ved at vandre tilbage i vores gamle slendrian, som skaber mange vanskeligheder. Politiet bør i højere grad, end tilfældet er, slå til, og derfor bør folketinget stå bag politiet, der håndhæver den lov, som vi har bedt det om at få respekteret. Det kan ikke hjælpe, at politiet lades i stikken, når det en gang imellem må slå til over for de få procent bøller, der findes inden for alle trafikarter.

**Baunsgaard:** Når jeg uden for ordførernes kreds tager ordet i denne sag, er anledningen det spørgsmål, som det ærede medlem hr. Skræppenborg-Nielsen for kort tid siden stillede til justitsministeren vedrørende de automobiler, der er indregistreret med benzintanken liggende foran i bilen. Jeg må erkende, at det svar, justitsministeren dengang gav, ikke var helt tilfredsstillende for mig; jeg synes, det var vel negativt i anledning af den betydning, dette problem efter min mening har.

Jeg er enig med det ærede medlem hr. Skræppenborg-Nielsen i den begrundelse, han i sin tid gav for sit spørgsmål, og jeg finder, at det spørgsmål er så vigtigt for trafiksikkerheden — allerede, tør jeg sige, på grundlag af de erfaringer, vi har haft i det sidste par år med det antal ulykker med brand til følge, der er sket — at jeg mener, det er rimeligt — selv om jeg erkender, at

## [Bauusgaard.]

man ikke kan komme ind på alle enkeltheder ved en debat som denne — at pege på det, synes jeg, store spørgsmål og alvorlige problem. Jeg henstiller indtrængende, at den kommission, som jeg håber bliver nedsat, får pålæg om også at tage denne sag med til vurdering. Jeg er blevet stærkt foruroliget både over antallet og karakteren af de ulykker, der er sket, hvor personbiler med benzintanken anbragt foran har været impliceret. Jeg føler, at det er så alvorligt et problem, at det må med i en undersøgelse i det kommissionsarbejde, som jeg håber bliver resultatet af denne debat.

**Justitsministeren (K. Axel Nielsen):** Jeg er ikke sikker på, at jeg i mit første indlæg tilstrækkelig klart fik udtrykt min tak for, at denne forespørgsel er fremkommet. Jeg er i virkeligheden yderst taknemlig over, at folketinget har haft denne debat og har haft lejlighed til at drøfte disse alvorlige og vigtige problemer. Det har den store betydning, tror jeg, at det i højere grad vil være muligt, efter at en sådan debat har været ført, at finde forståelse hos de bevillende myndigheder, for det er jo gået igennem som en rød tråd i alle indlæggene her i dag, at hvis vi skal gøre noget, så koster det penge — også mange penge.

Forskning koster penge, og det koster penge at foretage de foranstaltninger, som antagelig vil blive anbefalet ved den forskning, som nok bliver resultatet. Der sker jo nemlig det — hvad vi undertiden må beklage — at vi ikke altid får tilslutning til de bevillingsansøgninger, vi fremsætter.

Sidst husker jeg, da vi bad om penge til flere bilsynshaller, at jeg var — jeg tror 3 gange — til samråd i finansudvalget. Sluttede blev mit andragende om penge til at bygge disse bilsynshaller for imødekommet af 3 af de gamle partier, medens et fjerde ikke ville være med til det og oven købet har stillet forslag om at spare de penge, det koster at bygge disse bilsynshaller, til trods for at jeg i finansudvalget har givet de samme oplysninger, som jeg har givet her, om, hvilke mangler der blev konstateret ved de periodiske syn, der er foretaget af lastbiler og varebiler.

Der er af samtlige ordførere blevet rejst

en masse spørgsmål her under debatten, spørgsmål, som jeg går ud fra man ikke venter at jeg skal komme med en udtømmende besvarelse på i dag, men spørgsmål, som er velegnede til behandling i den kommission, som jeg nok nu kan røbe vil blive nedsat. Jeg kan allerede nu sige, at de overvejelser, som jeg er blevet anmodet om at foretage, vil gå ud på, at der vil blive nedsat en hurtigt arbejdende kommission, og netop ud fra det hensyn, at det har interesse, at så mange politikere får indblik i dette arbejde, og for at skaffe forståelse for de bevillingsmæssige aspekter tror jeg, det vil være kloget netop at have politikere med i kommissionen — selv om det måske så kan blive svært at få dem til at arbejde hurtigt. Det er vistnok en kendsgerning.

Der er blevet rejst spørgsmål, som mere sorterer under trafikministeren end under mig. Det gælder sådanne spørgsmål som grusningspligt for amtet og afstribning af vejbanerne. Jeg skal lade disse spørgsmål gå videre, men også de egner sig jo til behandling i kommissionen.

Hr. Boye Hansen kom med en udtalelse om, at de tresporede veje skulle være forbudt. Det var måske nok at gå lige drastisk nok til værks. Jeg tror imidlertid, det var fru Else-Merete Ross, der sagde, at man kunne bruge en bedre afstribning, således som vi har set det i udlandet. Jeg har gjort den samme erfaring. Mange steder i udlandet har man på tresporede veje en mere effektiv afstribning, end vi har, idet man gør den midterste vejbane ensrettet. Der kan kun køres i én retning på den — selvfølgelig sådan at der f. eks. 5 km køres i den ene retning og så 5 km i den anden retning. Der er fuldt optrukne striber, hvorfor man altså ikke må overhale, hvor der er enkeltsporet bane. Jeg tror, det vil være en fornuftig løsning, og det er et spørgsmål, som jeg nu, da det er fremkommet, vil gøre trafikministeren opmærksom på.

I det hele taget vil jeg gerne sige, at den omstændighed, at der nedsettes en kommission — også en hurtigt arbejdende kommission — ikke bevirker, at arbejdet med at forøge trafikikkerheden går i stå. Vi agter skam at fortsætte med det arbejde, vi er i gang med; og de forbedringer, som vi kan gennemføre, vil blive iværksat, for så

**[Justitsministeren.]**

vidt det kan gøres administrativt. For så vidt der kræves lovændring, kommer vi her til folketinget og beder om at få det gennemført. Jeg har jo, som det er kendt, allerede fremsat forslag om ændring i færdselsloven.

Må jeg i den forbindelse til hr. Mads Eg Damgaard sige, at spørgsmålet om cyklisterne baglygte også blev berørt i formiddags, og at jeg da gjorde opmærksom på, at reglen var taget ud af lovforslaget, fordi vi manglede nogle oplysninger, men at disse oplysninger nu er tilvejebragt. Det spørgsmål kan vi altså nok vende tilbage til i udvalget.

Fru Else-Merete Ross stillede det direkte spørgsmål til mig: hvem har ansvaret for, at nødvendige vejanlæg og lysregulering o. s. v. udføres? Svaret herpå afhænger af, hvilke færdselsårer det drejer sig om, men for alt andet end motorveje og hovedlandeveje er det amtskommuner eller sognekommuner, der har ansvaret. Hvis der er noget at bebrejde nogen myndighed i den forbindelse, skal klagen altså rettes mod de kommunale myndigheder, for så vidt det ikke drejer sig netop om motorveje og hovedlandeveje. Er dette tilfældet, er det trafikministeriet, der i sidste ende har ansvaret for, at de anlæg, som er nødvendige og hensigtsmæssige, også bliver gennemført.

Jeg takker i øvrigt fru Else-Merete Ross for anvisning på, hvordan jeg burde have svaret på forespørgslen. Når jeg ikke har brugt anvisningen, er det måske, fordi jeg synes, den var en kende drilagtig, og det er jo ikke altid, at man ved at være drilagtig opnår netop de resultater, som vi jo alle ønsker i denne sag.

Jeg takker endnu en gang, fordi forespørgslen er fremkommet, og vil altså tage alle de nævnte spørgsmål op til en meget velvillig behandling, og jeg kan altså allerede nu give tilsagn om, at en kommission vil blive nedsat.

Hermed sluttede forespørgslen.

Den næste sag på dagsordenen var:

*Valg af 17 medlemmer til et udvalg angående forslag til lov om ændringer i lov om vægtafgift af motor køretøjer m. v.*

Valgt blev: Peter Nielsen, Holger Eriksen, Lis Groes, Jørgen Peder Hansen, Ove Hansen, Egon Jensen, Hans Lund, Børge Schmidt, Holmberg, Alfred Bøgh, Henry Christensen, Thisted Knudsen, Mads Eg Damgaard, Langkilde, Marie Antoinette von Lowzow, Axel Sørensen og Arne Larsen.

Den næste sag på dagsordenen var:

*Valg af 17 medlemmer til et udvalg angående forslag til lov om ændring i lov om kirkers bestyrelse m. m.*

Valgt blev: Orla Møller, Bladt, Poul Dalsager, Evald Kristensen, Bjørn Krogh, Th. Mikkelsen, Carl Nielsen, Karl Max Rasmussen, Skov Thulesen, Damsgaard, Foged, Ejner Kristensen, Edv. Jensen, Gottschalck-Hansen, Vestergaard Poulsen, Kirkegaard og Morten Lange.

Den næste sag på dagsordenen var:

*Valg af 17 medlemmer til et udvalg angående forslag til lov om ændringer i bogføringsloven.*

Valgt blev: Teichert, Erhard Jakobsen, Herlöv Larsen, Carl Nielsen, Helge Nielsen, Chr. Rasmussen, Eigil Schytt, Holm Tved, A. Chr. Andersen, Robert Christensen, P. E. Eriksen, Ejner Kristensen, Juul Madsen, Asger Jensen, Jørgen Jensen, Svend Haugegaard og Morten Lange.

Den næste sag på dagsordenen var:

*Valg af 1 medlem til folketingets udvalg vedrørende regulering af bymæssige bebyggelser (i stedet for Finn Poulsen).*

(Jfr. tidenden sp. 3706).

Valgt blev: Enggaard.



Den sidste sag på dagsordenen var:

*Valg af 1 medlem til folketingets lejeudvalg* (i stedet for Finn Poulsen).  
(Jfr. tidenden sp. 3706).

Valgt blev: *Enggaard*.

**Anden næstformand (Thestrup):** Medlemmer af folketinget Skræppenborg-Nielsen, Aksel Larsen, Gunhild Due og Chr. Madsen har meddelt mig, at de ønsker mundtligt at fremsætte:

*Forslag til folketingsbeslutning om vederlagsfri hospitalsbehandling for alle danske statsborgere.*

Folketingets næste møde afholdes i morgen, fredag den 11. marts, kl. 10 med følgende dagsorden:

1) *Tredje behandling af:*

Forslag til lov om ændring i lov om naturfredning.

2) *Første behandling af:*

Forslag til folketingsbeslutning om ændring af rigsdagsbeslutning om valget af statsrevisorer og disses virksomhed.

3) *Første behandling af:*

Forslag til folketingsbeslutning om ændring af folketingets forretningsorden m. v.

4) *Første behandling af:*

Forslag til lov om ændringer i lov for Færøerne om skolelærer.

5) *Første behandling af:*

Forslag til lov om ændringer i toldloven og i lov om forskellige forbrugsafgifter.

6) *Første behandling af:*

Forslag til lov om ændring af lov om en kornordning for høstårene 1965-66 og 1966-67 [af Jens Chr. Christensen m. fl.].

7) *Valg af 17 medlemmer til et udvalg angående:*

Forslag til lov om ændringer i færdselsloven  
og  
forslag til færdselslov for Grønland.

Mødet hævet kl. 15<sup>35</sup>.

**73. møde.**

Fredag den 11. marts kl. 10.

**Formanden:** I skrivelse af dags dato meddeler udenrigsministeren, at han ønsker skriftligt at fremsætte:

*Forslag til lov om ændring af lov om teknisk samarbejde med udviklingslandene.*

I skrivelse af gårs dato meddeler økonomiministeren, at han ønsker skriftligt at fremsætte:

*Forslag til lov om Danmarks Statistik og forslag til lov om ændringer i lov om lønninger og pensioner m. v. til statens tjenestemænd.*

I skrivelse af gårs dato meddeler undervisningsministeren, at han ønsker skriftligt at fremsætte:

*Forslag til lov om centre for højere uddannelser og forslag til lov om ændring i lov om lønninger m. m. til folkeskolens lærere.*

I skrivelse af gårs dato meddeler boligministeren, at han ønsker skriftligt at fremsætte:

*Forslag til lov om ændring i lov om boligbyggeri.*

Udvalget angående forslag til lov om udlån til sammenlægning, supplerings samt oprettelse af mindre jordbrug m. m. har afgivet betænkning over nævnte lovforslag. Eksemplarer er omdelt.