

[Helga Pedersen.]

begrænsning falder i to afsnit. Det ene er, at helhedsindtrykket af forsøgsmaterialet er; at hastighedsbegrænsningerne skal have virket gunstigt. Det andet er, at erfaringerne fra andre lande støtter, at yderligere forsøg iværksættes. Hertil føjer den højtærede minister i sin fremsættelsestale den stærke bemærkning, at således som det hele foreligger,

„ville jeg finde det uforsvarligt, om vi her i landet standsede forsøgene“.

Det første spørgsmål er altså, om helhedsindtrykket er berettiget. Vi har for os et talmateriale, og det må selvfølgelig bearbejdes, for at vi almindelige ikke-statistikere kan forstå noget af det. Og dér vil jeg i øvrigt spørge den højtærede minister, om statistisk departement har været med i bearbejdelsen. Rent umiddelbart synes det mig at måtte ligge inden for statistisk departements arbejdsområde. Men i øvrigt går jeg ud fra, at transportforskningsudvalget er fuldt ud egnet til opgaven, og vi ikke-statistikere kan vel holde os til rapporten fra transportforskningsudvalget og stole på, at vurderingen for så vidt er rigtig.

Men her synes jeg at allerede indledningen på side 2 i den røde betænkning fra transportforskningsudvalget indeholder en i virkeligheden sønderlemmende kritik af forsøgene. Jeg synes, det siges indirekte, at tilrettelæggelsen har været mangelfuld, og at dette har medført, at det stillede spørgsmål, om hastighedsbegrænsningerne har haft en positiv virkning på færdselssikkerheden, derfor ikke kan besvares.

Der er to hovedmangler. Den ene er, at kendskabet til sammenhæng mellem uheldstal og trafikintensitet ikke haves, og den anden er, at en række faktorer af betydning i begrænsningsperioderne er uoplyst eller ikke tilstrækkeligt oplyst, således trafikmængden, trafiksammensætningen, vejrliget, føret, vejenes beskaffenhed o. s. v.

Endvidere har udvalget understreget, at også øget propaganda og øget politi har ydet sit bidrag, og de af udvalget beregnede virkninger kan ikke henregnes til en enkelt af samtlige faktorer. Men mon ikke dette betyder, at udvalget ikke tør sige, at denne eller hin virkning skyldes hastighedsbegrænsningen? Derfor synes jeg, at hvad angår hastighedsbegrænsningens betydning

for ulykkerne, kan der herefter i virkeligheden ikke udledes noget sikkert af materialet. Desuden har kyndige folk gjort mig opmærksom på, at trafikstigningen i de begrænsede perioder var væsentlig mindre fra 1960 til 1961 end for året som helhed og ligeledes væsentlig mindre end for de sammenlignede kontroldage, og det gør jo resultaternes værdi endnu mindre.

Justitsministeriets helhedsindtryk er dog, at virkningen har været gunstig, som det siges. Men med alle de usikkerhedsmomenter, der knytter sig til materialet, må et sådant indtryk dog vist være mere begrundet i tro end i kendsgerninger. Det underer mig for øvrigt, at der ikke gives oplysninger om færdselspolitiets mening; det er jo folkene i marken, det er specialisterne, og de må da have dannet sig en mening om, hvorvidt forsøgene bør fortsætte. Har den højtærede minister drøftet sagen med rigspolitichefens færdselschef, og i bekræftende fald med hvilket resultat?

Den anden begrundelse for lovforslaget hentes fra andre landes erfaringer, navnlig fra Sverige og Vesttyskland. Det er på forhånd, synes jeg, tvivlsomt, hvilken parallel der kan drages mellem det tyndt befolkede Sverige med mange og forholdsvis dårligere veje og det tæt befolkede Danmark. En vis usikkerhed henter jeg i øvrigt også fra trafikikkerhedskomiteens undersøgelsesperiode; den løber ifølge oplysningerne i bemærkningerne til lovforslaget fra den 15. maj til den 15. september 1961. Ved den højtærede minister, hvorfor jul og påske ikke er medtaget i trafikikkerhedskomiteens undersøgelse? Hvad tallene fra Vesttyskland angår, kan man vel stille det spørgsmål, om ulykkesårsagerne er grundigt analyseret; det er de muligvis, men det fremgår ikke klart af bemærkningerne til lovforslaget. Måske kan den højtærede minister enten her eller i det udvalg, som jeg formoder bliver nedsat, give os oplysninger derom og ligeledes om de internationale vurderinger.

Jeg skal ikke under denne diskussion gentage, hvad der tidligere har været fremhævet i færdselsdebatter her i tinget, nemlig at økonomiske og samfundsmæssige hensyn jo også har vægt. Det mener jeg de har, selv om vægten selvfølgelig aftager i takt med begrænsningen af forsøgstidens længde.