

[Helga Pedersen.]

drøfte den nærmere i udvalget og overvejer at formulere et ændringsforslag med henblik på at få stemningen her i salen prøvet.

Så skal jeg i øvrigt anbefale en grundig udvalgsbehandling vedrørende de problemer, der rejser sig i forbindelse med lovforslaget og denne debat.

**Marie Antoinette von Lowzow:** Alle er og må naturligvis være interesserede i at få begrænset trafikulykkerne og deres følger mest muligt. Den moderne trafik med sin rivende udvikling medfører, det kan man ikke komme bort fra, en ulykkesrisiko, og det er meget vigtigt at finde frem til de bedste midler til at begrænse den.

De forsøg med midlertidig fartbegrænsning, som den højtærede minister har gennemført på grundlag af den i fjor vedtagne lov, der nu ønskes forlænget med et år, skulle have givet et billede af fartbegrænsningernes indflydelse på ulykkestallene alt andet lige; men hvis man studerer transportforskningsudvalgets studium af det indhøstede materiale, ser man, hvad den højtærede minister ikke kom ind på i sin fremsættelse, at det indhøstede materiale har været ganske uanvendeligt her. Det er jo ikke tro og antagelse, vi her skal bygge på, men faktiske oplysninger. Jeg beder om tilladelse til et citat fra transportforskningsudvalgets rapport, som belyser mine udtalelser. Der står side 3 øverst:

„Det skal fremhæves, at trafikken i begrænsningsperioderne har været påvirket af mange andre faktorer end fartgrænserne. I tiden forud for begrænsningsperioderne blev der således udfoldet en betydelig propagandavirksomhed, ligesom der i begrænsningsperioderne var iværksat en intensivering af politikontrollen på vejene. På baggrund af det her behandlede materiale er det ikke muligt at lokalisere hastighedsbegrænsningernes virkninger til en enkelt af disse faktorer. Når der i det følgende tales om hastighedsbegrænsningernes virkninger, tænkes således overalt på den totale effekt af alle de nævnte faktorer.“

Det er altså dette materiale, den højtærede minister taler om, når han omtaler hastighedsbegrænsningens virkninger. Hastighedsbegrænsning er jo ikke uden trafik-

mæssige gener og farer. Enhver, der har kørt i disse perioder, har oplevet kødannelse med fare for harmonikasammenstød, der som bekendt kan være yderst farlige, og man har oplevet overhalinger, der tager urimelig lang tid og strækker sig over lange vejstrækninger, så faren for den modgående trafik øges, ligesom trafikafviklingen hæmmes i allerhøjeste grad. Det må derfor være af absolut interesse at konstatere selve fartbegrænsningens virkninger — eller sagt på anden vis at konstatere de to andre faktorer, nemlig propagandaens og den øgede politikontrols, betydning uafhængigt af fartbegrænsningen. Det synes da også, som om man ved de udenlandske undersøgelser, som den højtærede minister henviser til, søger at klarlægge dette. Den højtærede minister oplyser således, at man i Tyskland, hvor man i 1960 forsøgte sig med fartbegrænsning, ikke har haft en sådan i 1961, men i stedet har sat øget politikontrol ind. Jeg oplevede selv i påsken i fjor i England, at man i modsætning til i 1960, hvor man havde sat fartbegrænsning ind, udfoldede stærk propaganda i radio, TV og presse og øget politikontrol, men uden fartbegrænsning, og efter de engelske avisers øjeblikkelige opfattelse havde det et yderst positivt resultat. Det synes derfor hensigtsmæssigt at gennemprøve sådanne forsøg. Jeg forstår på den højtærede ministers meddelelser, at såvel materialet fra de tyske forsøg som det, der er indsamlet gennem de svenske forsøg, som den højtærede minister også henviser til, endnu ikke er helt færdigbehandlet i de pågældende lande. Det færdige materiale må kunne give os nyttige oplysninger bl. a. med hensyn til undersøgelsesmetoder, som det kan være værd at bygge på, ligesom der også må foreligge materiale fra de øvrige lande, der, som den højtærede minister oplyser, også har foretaget forsøg, nemlig Belgien, England, Frankrig og Østrig, selv om jeg er ganske klar over, at man ikke ukritisk kan benytte resultater fra ét land i et andet.

Den højtærede minister oplyser, at ECE har fremsat forslag om fælles, ensartede forsøg med periodiske hastighedsbegrænsninger i samtlige europæiske lande. Det er klart, at Danmark må deltage i sådanne forsøg, dersom de kommer i stand, og en lov som nærværende eventuelt er nødvendig for at