

[Marie Antoinette von Lowzow.]

frit i det hjemstavnsmaal, der synes at være særegent for statistikere, kan man ikke på så kort tid, som vi har haft rapporten før denne førstebehandling, gennemarbejde den sådan, at man får den helt rigtige oversigt over dens resultater. Jeg tror, at et kort citat, som jeg vil bede om tilladelse til at komme med, vil klargøre det. Under behandlingen af vejklasse VIII siges f. eks. på side 13:

„En sammenfattende vurdering af de beregnede seks u-størrelser for de forskellige vejklasser, hvor testningen kan foretages, giver et gennemsnitligt $u = 0,728$ som med middelfejlen $\frac{1}{\sqrt{6}} = 0,408$ ligger på kanten af en signifikant afvigelse fra 0 ved enkeltsidig testning ($u = 1,78$, $P = 4$ pct.).“

Ja, det er jo soleklart og let at gå til.

Rapportens konklusioner er nu noget lettere at behandle end det ovenfor citerede beregningsmateriale, der fører til dem. Materialet er som sagt ikke færdigbehandlet, men der synes at være konstateret en nedgang i uheldstallene i de sommerweekends, hvor der har været hastighedsbegrænsning, medens det om helligdagsperioderne, påske, store bededag og pinse, på rapportens side 18 siges — jeg beder om tilladelse til at citere —:

„Der er i begge år svage tegn på en tilsvarende moderation i antallet af uheld i de tre hastighedsbegrænsningsperioder i foråret.“

For jule- og nytårsperioderne er der ikke konstateret nogen begrænsning af uheldsprocenten.

Enhver motorkører vil have konstateret, at de generelle hastighedsbegrænsninger har deres uheldige sider og i sig selv kan indføre nye faremomenter. Jeg tænker her på den udprægede køkørsel, de motorisk har medført på mange veje, samt den stærkt forøgede overhalingsvanskelighed, de medfører, hvor overhalinger tager urimelig lang tid og medfører fare for at møde modgående trafik. Det har derfor meget stor interesse gennem forsøg at konstatere, om der er andre midler til at nedsætte uheldstallene, der kan tages i brug, og jeg henleder her opmærksomheden på rapportens side 20, punkt 13, og beder om tilladelse til endnu et citat:

„De konstaterede impulser på udviklingen af antallet af færdselsuheld fra 1960 til 1961 og til 1962 i perioderne med generelle hastighedsbegrænsninger fremkommer som den samlede effekt af flere påvirkninger, nemlig påbuddet om øvre grænser for kørehastighederne, den samtidig iværksatte intensivering af politiets færdselskontrol samt af den propaganda, som er udfoldet i forbindelse med foranstaltningerne (herunder den propagandaeffekt, som allerede ligger i meddelelsen om foranstaltningerne). Det har ingen praktisk interesse at spørge om den selvstændige effekt af den sidstnævnte faktor. Derimod består der måske en mulighed for at dyrke de to første faktorer uafhængigt af hinanden. Således som de her undersøgte forsøg er anlagt, giver de imidlertid intet grundlag for at vurdere, hvor stort et bidrag hver af faktorerne hastighedsbegrænsning og intensivering af færdselskontrollen yder til den observerede totaleffekt.“

Ved behandlingen af det tilsvarende lovforslag i fjor var vi i udvalget flere, der henstillede til den højtærede minister at iværksætte forsøg som dem, der omtales her i den nys citerede del af rapporten. Den højtærede minister lovede dengang at tage det med i sine overvejelser, men sådanne overvejelser har altså ikke ført til nogen form for handling. Jeg vil i høj grad anbefale, at rapportens forslag om forsøg med at dyrke de to faktorer hastighedsbegrænsning og færdselskontrol uafhængigt af hinanden tages op.

De anvendte hastighedsbegrænsninger har hidtil under forsøgene kun drejet sig om 100 km på motorvej og 80 km på alle andre veje. Det må her ligesom i Sverige være af betydning, hvis man vil finde frem til resultater af virkelig betydning — og med mindst mulig indgreb — at forsøge varierende hastighedsbegrænsninger under forsøgsperioderne, eventuelt ingen begrænsning på motorveje kombineret med begrænsning på andre veje. Rapportens opdeling af vejene i forskellige vejtyper kunne også tyde på, at der burde gøres forsøg med begrænsning på visse veje f. eks. almindelige landeveje, men ikke på 4-sporede hovedveje.

Jeg kan se, at der er mange problemer,