

[Marie Antoinette von Lowzow.]

nogen forværring i tallet for færdselsulykker på grund af hastighed. Det er mange og helt andre årsager, der her medvirker. På sommerkage og i weekender mener man ifølge rapporten at kunne konstatere en effekt af hastighedsbegrænsningen omend moderat, men endvidere konstaterer man, at personskaderne i perioder med fartbegrænsning har været større i antal end i perioder med fri hastighed. Der er ingen, der ifølge rapporten kan forklare grunden hertil, og man må jo håbe, at man vil dykke længere ned i dette ved senere undersøgelser. Man kunne måske tænke sig, at den kødannelse og derved de harmonikasammenstød, der finder sted, når man har fartbegrænsning — fartbegrænsning skaber altid kø — kan have en vis indflydelse, men det ved jeg ikke.

Man må bemærke, at det sammenligningsgrundlag, som man har måttet bruge, stammer helt tilbage fra 1959-60, hvor vi ikke havde perioder med fartbegrænsning. Det må være et efter forholdene forældet grundlag, og skal vi have et virkelig brugbart, videnskabeligt grundlag at bygge på, så må man søge at skaffe et andet. Under hensyn til at det ikke er konstateret, at hastigheden har haft en alvorlig indflydelse på trafikulykkerne, hvad man måske havde frygtet, synes jeg, det må være fuldt forsvareligt at følge motororganisationernes henstilling om nu at gennemføre en periode uden midlertidige hastighedsbegrænsninger for derigennem at skaffe os et brugbart sammenligningsgrundlag til fortsatte undersøgelser, som jeg ligesom den ærede foregående taler mener man må gå med til, hvis man ikke når til klarhed på anden måde.

Jeg vil imidlertid her pointere, at man ikke samtidig må eliminere de øvrige faktorer, der har indflydelse på og også under tidligere fartbegrænsninger har haft indflydelse på nedgangen i ulykkernes antal, nemlig ekstra politikontrol på vejene og en gennemført agitation for forsvarlig kørsel forud for og under de for færdslen vanskeligste perio-

der, nemlig dem med spidsbelastning, hvor man tidligere prøvede at gennemføre fartbegrænsning.

Ja, vi får ikke nogen fartbegrænsning nu i påsken, og den højtærede minister har derfor her en lejlighed til at få en omend kun kort sammenligningsperiode uden fartbegrænsning, sådan som den højtærede minister tidligere har sagt han ville tage med i sine overvejelser at gennemføre, men som det ikke er lykkedes ham at gennemføre. Jeg går ud fra, at uanset at vi ikke har fartbegrænsning i påsken, så vil den højtærede minister i denne periode, som han har anset for særlig farlig for trafikken, naturligvis sørge for samme overvågen af politi som i tidligere påsker. Men lad os få det at vide! Lad pressen omtale det. Ja, ville det ikke være udmærket, om den højtærede minister kom på skærmen og formanede til forsigtig kørsel? Jeg ser gerne ministeren i den anledning på skærmen.

Der er i lovforslaget mange enkeltheder, som man kunne fordybe sig yderligere i, men de hører næppe hjemme under en førstebehandling, og jeg vil derfor slutte med at tilsige villighed fra mit partis side til en hurtig behandling i det udvalg, som jeg går ud fra bliver nedsat.

**Else-Merete Ross:** Igen i år har vi fået en rapport fra transportforskningsudvalget. Jeg må ærligt indrømme, at jeg synes, den er vanskelig at læse, og jeg har måske misforstået den flere steder. Jeg mener, at rapporten giver udtryk for, at såvel den tidsmæssige som den bevillingsmæssige ramme for undersøgelserne har medført, at visse dele af undersøgelserne har måttet standses, inden man var nået frem til et holdbart grundlag for en endelig vurdering. Det finder jeg meget beklageligt, og jeg synes, det må være overordentlig utilfredsstillende for de folk, der har arbejdet med disse undersøgelser. Jeg havde forstået det således, at man i det forløbne år ville prøve at klarlægge, om hastighedsbegrænsningerne havde den virkning, at færdselsuheldene