

[Elsø-Merete Ross.]

blev mindre alvorlige. Så vidt jeg forstår rapporten, kan man i alle vejklasser regne med, at hyppigheden af svære uheld er den samme på dage med og uden hastighedsbegrænsning, men at der er en systematisk forskel mellem hverdage, lørdage og søndage. Desuden, at de lette personskader er mere hyppige på søndage end på hverdage; men en endelig udredning af forskelle mellem dage med og uden hastighedsbegrænsning i henseende til svære og lette personskader kræver åbenbart adskillige undersøgelser endnu. Da de som sagt ikke foreligger, må udvalget afstå fra at drage konklusioner om den indflydelse, som de generelle periodiske hastighedsbegrænsninger muligvis kan have på færdselsuheldenes og personskadernes gravitetsfordeling. Det vil sige, at vi angående dette spørgsmål er lige så usikre som sidste år.

Side 37, punkt 17, mener jeg må udlægges således: ved de foretagne undersøgelser er man ikke gået frem efter almindelige forsøgstekniske retningslinjer og har f. eks. ikke foretaget specielle undersøgelser af, hvorledes hastighedsbegrænsningerne har ændret trafikbilledet, således som man f. eks. har gjort det i Sverige. Man har haft det — som lægmand synes jeg forståelige formål — at begrænse antallet af uheld og har så valgt at gøre det ved periodiske hastighedsbegrænsninger og derefter ønsket en opgørelse af antal uheld og personskader i disse perioder sammenlignet med andre perioder. Men man har ikke været interesseret i at undersøge muligheden for, at hastighedsbegrænsningernes effekt kan være begrænset til specielle, lokale trafikale forhold. Det er muligt, at jeg misforstår noget, for selv om man ikke kan tale om en undersøgelse af lokale trafikale forhold, har man dog i hvert fald generelt kunne påvise, at hastighedsbegrænsning kun havde effekt på visse specielle veje, af hvilken grund man nu f. eks. har taget motorvejene ud. Det, udvalget kunne have ønsket, er måske at undersøge, om uheld f. eks. på 2-sporede veje begrænsede sig til et vist antal lokale strækninger, så der eventuelt kunne gøres en speciel indsats dér gennem indførelse af en hastighedsgrænse uden at gøre det generelt for den øvrige vejstrækning.

Allerede i den første rapport blev der,

ligesom det sker her på side 38, gjort opmærksom på, at det ikke har været muligt at skille den virkning, som hastighedsbegrænsningen har haft, ud fra de virkninger, der følger af propaganda og øget politikontrol. Ved den måde, hvorpå forsøgene har været lagt til rette, har det heller ikke været muligt at vurdere, om 80 km's hastighed er den optimale, eller om andre hastighedsgrænser kunne have givet en bedre virkning. Når det nu foreslås at gå over til 90 km, har vi faktisk intet grundlag for at vide, om det vil give bedre eller dårligere resultater. Jeg ved godt, at 90 km er den grænse, som anvendes i Sverige og Finland; men jeg mener, at man tidligere har påberåbt sig, at vejene og afstandene var så helt anderledes i disse to lande. Så vidt jeg kan se, er de 90 km ikke foreslået, fordi man har nogen formodning om, at det generelt ville give mindre chance for trafikuheld eller mindre svære personskader, men udelukkende, fordi det er nødvendigt for, at man kan overhale busser, som får lov til at køre 70 km. Jeg er godt klar over, at bussernes tekniske udstyr kan gøre det forsvarligt at forhøje maksimalhastigheden til 70 km i timen, og var de alene på vejene, var det sikkert forsvarligt at lade dem køre endnu hurtigere.

Tidligere var argumentet for de 80 km, at toppen af hastigheden skulle skæres af; nu med 90 km skæres en lidt mindre top af. Jeg savner i ministerens fremsættelse en begrundelse for denne ændring bortset fra det med busserne. Kan de 90 km udledes af transportforskningsudvalgets undersøgelser, eller kunne man lige så godt komme til det resultat, at 95 eller 100 km ville være det rimelige? Det ville jo også være at skære toppen af hastigheden for dem, der nu kører 110 eller 125 km eller mere. Eller er de 90 km udtryk for ministerens erkendelse af, at fartbegrænsningen har en mindre virkning end først antaget?

Både ministeren og transportforskningsudvalget gør opmærksom på, at hastighedsbegrænsningerne kun har et begrænset virkningsområde inden for den totale mængde af færdselsuheld i landet. Ministeren siger, at ingen naturligvis har betragtet midlertidige hastighedsbegrænsninger som et universalmiddel eller blot som en af de vigtigste