

[Herluf Rasmussen.]

bedømmelsen af materialet. Jeg synes, at man bør betragte materialet, som er indsamlet — i øvrigt tilsyneladende med stor flid og interesse — med en tilpas skepsis.

I transportforskningsudvalgets digre værk undgår man med klædelig beskedenhed at sige noget som helst afgørende, og det forekommer mig, at man næsten ikke kan skjule, at man uden hensyn til resultaterne meget gerne ser forsøgene fortsat. Hvis jeg skal være helt ærlig, så jeg hellere, at man sparede lidt på arbejdskraften i forbindelse med sådanne forsøg og i stedet gennemførte periodiske fartbegrænsninger alene ud fra det synspunkt, at i visse perioder er vort vejnet så overbelastet, at det simpelt hen ikke er egnet til hastigheder, der overstiger 80, subsidiært 90 km i timen.

Den højtærede justitsministers let optimistiske vurdering af materialet synes ikke at have fornøden rygdækning; f. eks. står der meget kategorisk, at antallet af skadede personer pr. uheld i flere vejklasser har været væsentlig større på hastighedsbegrænsede dage end på dage uden hastighedsbegrænsning. Dette resultat er i og for sig overraskende, og det er vel ikke lige netop det, man havde ventet af hastighedsbegrænsningerne. Derudover afslører undersøgelsen ingen virkninger af hastighedsbegrænsningen på de svære uhelds relative hyppighed. At man så henfalder i betragtninger over den åbenbare forskel, der er på virkningerne i de danske og svenske undersøgelser, ændrer efter min opfattelse intet i den kendsgerning, at det foreliggende materiale ikke kan bruges som bevis for, at hastighedsbegrænsninger er en metode, der bør anvendes for at nedsætte antallet af færdselsuheld.

Hvis jeg rent umiddelbart skulle give anvisninger på metoder, der kan forhindre færdselsuheld, mener jeg, at man skal koncentrere sig om rent tekniske foranstaltninger, der ganske vist er behæftet med den fejl — jeg vil gerne sige fejl i gåseøjne — at deres gennemførelse kræver penge, og specielt penge er jo ikke noget, der skal tales højt om i dette ting. Ingen af de ærede ordførere vil jo medvirke til, at der bevilges anselige beløb til sikring af vore veje og gader, så menneskeliv kan spares.

Må jeg i den forbindelse ganske kort nævne, at hastighedsbegrænsninger, hvor man i fremtiden må regne med maksimale hastigheder på 90 km for personvogne, ingen værdi har, hvis man ikke samtidig gør sig klart, at det voksende antal registrerede automobiler simpelt hen kræver en udbygning af vort hovedvejsnet af en helt anden størrelsesorden, end vi er vant til.

Jeg vil gerne blot som et enkelt eksempel nævne hovedvejen fra København til Vordingborg, som overhovedet ikke er i stand til at tage den trafik, den er belastet med.

Til de tekniske foranstaltninger hører også en øget indsats af beredne politistyrker — ikke til hest, men på motorcykel. Jeg tror, den højtærede justitsminister alvorligt skulle se på, om en omorganisering af politistyrken ikke er påkrævet. Efterhånden har ordenspolitiet udviklet sig til et kontorpoliti, der færdes fra sted til sted med en mappe under armen, fordi det offentlige pålægger ordenspolitiet flere og flere opgaver, som egentlig ikke hører hjemme hos politiet. Jeg tror da også, at hvis man kiggede en lille smule på organisationen af politiet, som den er i dag, kunne der spares mange folk, som i stedet kunne sættes ind i et arbejde for at sikre trafikken og gribe ind over for dem, der bryder vejenes fred.

På et specielt område tror jeg, der kunne spares meget personale. Det drejer sig om det personale, der hver dag må bruge mange timer af deres tjenestetid til at skrive rapporter i sager, som udelukkende drejer sig om materiel skade, og hvor de i virkeligheden kun er bydrengene for de store forsikringsselskaber, som skal have klaret deres indbyrdes økonomiske mellemværender ved hjælp af ordenspolitiet. Jeg tror, der var noget at tage op her, så man sparede nogle af disse politifolk til varetagelse af det arbejde, politiet nu engang skal varetage: at skabe sikkerhed på vore veje.

Men for at komme til en konklusion: hastighedsbegrænsning kan efter min opfattelse ikke alene bruges som en erstatning for andre ulykkesbesparende foranstaltninger. Det vigtigste må stadig være at bygge sikkerhed ind i vejene, at sørge for, at materiellet er i orden og drage trafikkanterne