

[P. E. Eriksen.]

sterens opmærksomhed på de undersøgelser — selv om han også er klar over, at de foreligger — som ifølge dagspressen nu er blevet offentliggjort i Sverige, og som vi nu kan studere og høre om. Efter disse undersøgelser nærer svenskerne ingen tvivl om, at antallet af alvorlige trafikulykker var lavere i perioder med fartbegrænsning end uden, og selv om man kan sige, at der er forskel på Sverige og Danmark, så alligevel. I Sverige regner man med, at der igennem de senere år er sparet 150 menneskeliv igennem fartbegrænsningerne. Der fortælles om et gennemsnitligt 18 pct. lavere ulykkestal i de weekender, hvor der har været fartbegrænsning, og endog så stort et tal som op til 37 pct. på hovedvejstrafikken.

Det kan måske være, at det ikke er populær tale blandt mange bilister at drage fartbegrænsningen ind i debatten — og dog, mon ikke tallene fra Sveriges trafiksikkerhedsråd kan overbevise om berettigelsen af fortsatte forsøg og begrænsninger? I sommer blev der holdt en neurokirurgisk kongres i København med deltagelse af 800 læger. De opfordrede kraftigt til aktion mod døden i trafikken. De fremlagde materiale, som viste trafikulykker som den væsentligste dødsårsag blandt mennesker under 44 år. Det oplystes, at 1 pct. af et lands befolkning til enhver tid lider under trafikskader, det vil altså sige overført på vort eget land omkring 45.000. Har vi ikke pligt til at være opmærksom på sådan et tal også ud fra et socialt sigte? Mon ikke den højtærede indenrigsminister og den højtærede socialminister skulle hviske deres kollega justitsministeren i øret, at det er bedre at forebygge end helbrede og revalidere? Og de skulle måske sige til den højtærede minister for offentlige arbejder: lad være at lave tresporede veje.

Hvilke lidelser for mennesker, for familier og hjem kunne ikke spares, hvis farten var mindre. Hvilken belastning er der ikke tale om for vore sygehuse. Blot på mit hjemsteds sygehus blev der på en weekend indlagt 27 trafikskadede, og andre sygehuse kunne sikkert opvise endnu større tal. Ethvert fornuftigt forslag, der kan tjene til at hindre eller begrænse trafikuheld, vil blive grundigt overvejet — det var ministe-

rens svar på et spørgsmål i sidste uge. Jeg anviser en vej, vi har prøvet den før; skulle vi ikke prøve den igen? Ministerens besvarelse af spørgsmålet her kan måske pege i samme retning.

Justitsministeren (K. Axel Nielsen): I anledning af det ærede medlems spørgsmål kan jeg oplyse følgende.

Det er rigtigt, at undersøgelser i Sverige har påvist en tydelig effekt af periodiske hastighedsbegrænsninger. Hovedresultatet af undersøgelserne er, at der for de fleste begrænsningsperioder og vejtyper uden for tæt bebyggelse kan konstateres nedsat uheldstal, færre antal skadede og en forskydning i retning af mindre alvorlige uheld. Effekten er mest udtalt for rigsvejene og for de svære personskader. I andre lande, hvor man tidligere har foretaget undersøgelser af virkningerne af periodiske hastighedsbegrænsninger, er undersøgelsesresultaterne knap så entydige som de svenske. En undersøgelse fra England i oktober 1964 har vist en vis effekt ved hastighedsbegrænsning på konkret udvalgte vejstrækninger, men ingen sikker påviselig effekt af generel hastighedsbegrænsning i visse udvalgte perioder.

I forbindelse med hastighedsbegrænsningerne herhjemme i 1964 har transportforskningsudvalget i lighed med tidligere foretaget en undersøgelse af hastighedsbegrænsningernes mulige effekt. I foråret 1965 forelå resultatet af transportforskningsudvalgets undersøgelser af virkningerne af hastighedsbegrænsningerne i jul-nytår 1963/64 og sommeren 1964. For disse perioder var udvalgets konklusion, at der ikke kunne spores nogen nedgang i uheldstallene som følge af hastighedsbegrænsningerne. Om påsken og pinsen 1964, i hvilke perioder hastighedsbegrænsning i modsætning til tidligere ikke var etableret, udtalte udvalget, at intet tydede på, at ophøret i 1964 med hastighedsbegrænsninger blev fulgt af en stigning i antallet af uheld. Undersøgelsesresultatet for efterårsperioden 1964, der først er fremkommet for nogle dage siden, svarer til det tidligere konstaterede resultat.

Transportforskningsudvalgets undersøgelse af uheldstallet er senere fulgt op med en undersøgelse af, om personskadernes fordeling på dræbte, alvorligt tilskadede komme