

[Arne Larsen.]

politiet får en udvidelse på en 300-400 mand, og at de bliver udstyret med godt materiel, således at de virkelig kan foretage en effektiv kontrol på vore veje.

Fra vore vejteknikerer og fra vejdirektoratets side gøres der en indsats for at forbedre vort vejsystem, og på endnu et felt, nemlig oplysningen og propagandaen for større færdselssikkerhed, som har pågået her i landet i de sidste 30 år, er der også gjort en væsentlig indsats. Her udfører Rådet for større Færdselssikkerhed et meget fortjenstfuldt arbejde, der er megen anerkendelse værd. Men jeg tror, at der bør gøres mere også på dette område, og derfor var det måske betimeligt, om også rådet fik nogle flere midler til arbejde med, for vi kan jo hurtigt og stort set blive enige om, at det, der hidtil er gjort, ikke strækker til, at der må gøres endnu mere.

Vi har også haft en vis videnskabelig forskning på trafikproblemernes område. I 1958 nedsattes det såkaldte transportforskningsudvalg. Men også dette arbejde har været aldeles utilstrækkeligt af årsager, som vel især hænger sammen med mangelen på penge til at få et egentligt forskningsarbejde sat i gang. Motoriseringen stiger væsentligt og hurtigere end forudset og har nu nået et sådant niveau, at det må være påkrævet at iværksætte en egentlig færdselsheldsforskning.

Transportforskningsudvalgets sekretariat har, efter at der er stillet midler til rådighed, foretaget nogle specielle undersøgelser, f. eks. undersøgelserne vedrørende virkningerne af de permanente hastighedsbegrænsninger, men jeg vil sige rent ud, at jeg føler mig ikke tryk med hensyn til disse undersøgelser, deres omfang, kvalitet og resultat. Der kan være mange grunde hertil, og måske er den afgørende, at netop de økonomiske midler, der stilles til rådighed, ikke er tilstrækkelige til at foretage en virkelig gennemført, videnskabelig undersøgelse. Danmark er vistnok det eneste land, hvor sådanne begrænsninger har været søgt

anvendt, og hvor man ikke har kunnet påvise reelle, positive virkninger i form af færre eller mindre alvorlige ulykker. Dette kan selvsagt være rigtigt, omend det virker noget overraskende. Spørgsmålet for mig er: har der været givet transportforskningsudvalget sådanne muligheder, at man har kunnet få stillet den nødvendige videnskabelige arbejdskraft til rådighed for disse undersøgelser? Jeg tror det ikke, og derfor tillægger jeg ikke undersøgelserne større værdi.

Jeg er af den opfattelse, at skal man i gang med bredere forskningsarbejde, og det synes jeg man skal, så må man sikre, at arbejdet udøves med bistand af den fornødne kvalificerede arbejdskraft; det må være en ufravigelig betingelse, selv om det koster penge. Man kan ikke drive intensivt forskningsarbejde over en 8-årig periode til et beløb på rundt regnet 1 mill. kr. eller 125.000 kr. årlig, som der hidtil har været anvendt på dette felt. Målet når man som sagt, når resultatet nu er så dårligt efter min opfattelse, kun ved at stille yderligere midler til rådighed.

På initiativ af Nordisk Råd blev der ligesom i Sverige sat ind med en landsdelsundersøgelse af trafikuheldene; i Sverige var det vist i Uppsalalen, i Danmark blev det til den såkaldte Fynsundersøgelse. Der blev bevilget et par hundrede tusinde kroner til denne undersøgelse. Rapporten er endnu ikke offentliggjort, og hvorfor må man vel spørge. Fordi man næppe har bevilget de fornødne penge hertil. Men hvad nytter det, man forsker og undersøger, hvis det er meningen, at resultaterne skal hemmeligholdes for offentligheden? Eller har undersøgelsen ikke været tilfredsstillende på grund af for få midler? Hvad kan årsagen være til, at denne Fynsundersøgelse ikke er blevet offentliggjort? Det er vor opfattelse, at man bør søge at skaffe nogle kvalificerede folk og sætte dem i gang med et undersøgelsesarbejde — og vel at mærke ikke som bibeskæftigelse, men som heldagsjob.