

[Ib Christensen]

Jeg har spurgt justitsministeren, om virkningerne af den forringede snerydning, grusning og saltning på offentlige veje ikke bekymrer ministeren med hensyn til sikkerheden for færdslen og trafikforsinkelser. Til disse ting kan føjes et øget ulykkestal, øgede hospitalsudgifter, øgede reparationsomkostninger og forsikringsudgifter. Både fra Foreningen af Langturschauffører, fra HT og fra FDM er der kommet advarende udtalelser. Jeg vil gerne citere en udtalelse – den står i Ekstra Bladet for den 8. december – hvor politiets færdselsafdeling siger:

»Vi frygter, at der sker langt flere uheld end sædvanligt, fordi myndighederne har besluttet, at der skal skæres ned på snerydningen. Flere af de alvorlige uheld, vi har haft i weekenden, kunne sandsynligvis have været undgået, hvis vejene havde været ryddet godt nok.«

Til Jyllands-Posten den 2. december siger man fra Falckstationerne, at man har sporet en tendens i retning af flere assistancer, uden at tallet dog er markant.

Disse ting, synes jeg, gør det relevant at rejse dette spørgsmål. Det skulle nemlig være sådan, at offentlige besparelser i virkeligheden giver større samfundsudgifter, rent bortset fra de andre perspektiver, der er i denne sag.

Justitsministeren (Henning Rasmussen):

Spørgsmålet om snerydning, grusning og saltning på offentlige veje og gader hører under ministeren for offentlige arbejder. Jeg har derfor bedt ministeren for offentlige arbejder om en udtalelse i anledning af det spørgsmål, der er stillet, og jeg har fået en redegørelse, som jeg vil holde mig til.

Den kritik, der er fremført vedrørende de udsendte retningslinjer for vintertjenesten på hovedlandevejene, er efter min opfattelse helt overdimensioneret – det er ministeren for offentlige arbejders udtryk. Det, der er tale om, er, at man begrænser brugen af vejsalt, og at man rydder sne i noget mindre omfang end hidtil. Hovedlandevejene overvåges som hidtil døgnet rundt. Glatførebekæmpelsen med salt er i dagtimerne uforandret i forhold til i fjor. I nattetimerne begrænses antallet af udkørsler, fordi der kun saltes i tilfælde af isslag, og når man på forhånd kan forvente glat fore.

I stedet for som hidtil at smelte sneen væk med store saltmængder bruger man nu hele døgnet kun små mængder salt forud for snefald for at hindre is og sne i at fryse fast til kørebanen, så den senere rydning lettes. Hovedlandevejene vil som hidtil så vidt muligt blive holdt åbne døgnet rundt, men snerydning vil ikke blive foretaget ved mindre snefald.

Når regeringen har udsendt disse retningslinjer, er det naturligt, fordi der her som på andre offentlige serviceområder må spares så langt, som det er forsvarligt. Gennem de senere år har der været konstateret stor vækst i udgifterne til vintertjenesten, ikke alene på grund af de seneste års strenge vintre, men også på grund af store lønudgifter og kørselsomkostninger. Samtidig begrænser man ved de ændrede regler de skadevirkninger, der følger med brugen af vejsalt.

Jeg kan ikke afvise, at de nye retningslinjer kan betyde en langsommere trafikafvikling. Det betyder på den anden side efter vore almindelige erfaringer en mindre risiko for uheld, og det er derfor min opfattelse, at der ikke vil ske flere uheld, såfremt trafikanterne afpasser deres kørsel efter de ændrede forhold. Derfor gennemfører man en oplysningskampagne, der fortæller om de ændrede retningslinjer og opfordrer trafikanterne til at køre forsigtigt, navnlig i de trafiksvage timer. Men det er klart, at vi følger udviklingen og foretager de nødvendige justeringer, hvis det skulle vise sig påkrævet.

Det, jeg hidtil har sagt, gælder for statsvejene, men der er naturligvis nær kontakt med amtsrådene om koordineringen af vintertjenesten på hele det overordnede vejnet, ligesom politiet er inddraget i vurderingerne. Men det er fortsat de enkelte kommuner, der i samarbejde med politiet tilrettelægger vintertjenesten på det lokale vejnet.

Ib Christensen (DR):

Jeg er ikke helt tilfreds med ministerens svar. Jeg vil derfor gerne spørge, om ministeren overvejer en virkelig tilbundsående, systematisk opfølgning og undersøgelse, også med høring af de berørte parter, af, om der virkelig ikke sker det, som så mange befrygter, at færdselssikkerheden bliver nedsat.

Jeg vil godt fra Jyllands-Posten den 2. december 1980 citere, hvad formanden for