

[Elsa-Merete Ross.]

problemer, hvis de to partier ikke bagefter også vil bevilge, hvad det koster at gennemføre kommissionens fremkomne forslag, for ellers vil det være umuligt at foretage en beslutsom og systematisk indsats mod det voksende antal trafikulykker, sådan som de to partier udtrykker sig. Vil man målet, må man også ville midlet, og midlet er her penge, masser af penge. Hvad er menneskeliv værd i kroner og øre? Vi får det af og til gjort op i form af erstatning for mistet forsørger, men det er der vel næppe nogen af os der tager for en fuldgyltig opgørelse af, hvad et menneskeliv er værd. Vil vi virkelig redde menneskeliv gennem større trafikikkerhed, må vi derfor være villige til at ofre store summer. Jeg forstår på hr. Per Møller, at det ikke så meget er store økonomiske midler, men snarere besparelser f. eks. på sygehusområdet, man sigter mod ved mange relativt billige foranstaltninger, som jeg naturligvis også er meget positivt indstillet over for. Jeg er bare bange for, at mange af de ting, som hr. Per Møller nævnte, ikke nær er tilstrækkelige. Det er sandsynligt, at vi, hvis vi først ofrer midler til veje og f. eks. til vejkryds — som hr. Per Møller mente var dyrere at få reguleret — bagefter vil kunne spare udgifter, f. eks. på sygehuse.

I forbindelse med spørgsmålet om nedsættelse af en kommission ville jeg have spurgt ministeren om, hvad der er blevet af transportforskningsudvalgets betænkning fra januar 1965, hvori man foreslog oprettelse af et permanent transportforskningslaboratorium. Jeg forstår, at ministeren ikke på nuværende tidspunkt helt bestemt kan sige, hvad der vil ske med det, men at der i hvert tilfælde overvejes et eller andet på det område. Så vidt jeg har forstået, skulle dette laboratorium ikke alene beskæftige sig med transportforskning, men også med den del af byplanlægningen, der har med vejnettet inden for byplanen at gøre og dermed også med trafikikkerheden, idet ingen af disse faktorer kan studeres eller effektueres isoleret. Så vidt jeg ved, foreligger der allerede færdige eller måske kun delvis færdige, konkrete undersøgelser fra transportforskningsudvalget f. eks. om trafik til og fra 3 jyske byer, en undersøgelse om vejforhold i forbindelse med nybyggeri

og om deres udformning og kapacitet og en tredje undersøgelse af trafikanters adfærd i et bestemt, konkret gadekryds, hvor der er sket mange ulykker, og endelig, for det fjerde Fynsundersøgelsen med en analyse af de mange faktorer, der kan have været medvirkende til en række trafikulykker på Fyn.

Nu forstår jeg godt, at en hurtigt arbejdende kommission ikke skal have samme opgaver som et forhåbentlig snart oprettet transportforskningslaboratorium. Jeg har ikke med mit spørgsmål villet antyde, at laboratoriet kunne erstatte kommissionen. Jeg har blot villet vide, om det snart bliver til noget med det permanente transportforskningslaboratorium, fordi man skulle tro, kommissionen havde brug dels for resultaterne af de allerede foretagne undersøgelser, dels for praktiske erfaringer fra de folk, der har medvirket ved undersøgelserne.

Når man er interesseret i nedsættelsen af en kommission, kan man næppe undgå at gøre sig nogle tanker om, hvad den kommission skulle beskæftige sig med. Jeg synes, det må gruppere sig om 3 ting: det må dreje sig om fodgængernes forhold, om fodgængernes og bilernes indbyrdes forhold og om bilers forhold til andre biler. Det forekommer mig, at fodgængerne er en kategori, vi ikke i tilstrækkelig grad beskytter. Det er et beskæmmende højt antal ældre, handicappede mennesker, der bliver trafikofre. Desuden er 537 børn kvæstet og 3 dræbt alene i København sidste år. Jeg indrømmer, at børn i børnehaver og skole bør lære endnu grundigere, hvordan de skal forholde sig i færdslen. Men lige så vigtigt må det være, at der er et tilstrækkeligt antal legepladser, legegader og legegårde, hvor børnene kan være i sikkerhed. Vi er blevet så bilminded, at vi i bebyggelser lægger mere vægt på at skaffe parkeringsplads til biler end på at skaffe sikre legemuligheder for børn.

I England har jeg set nogle af de ny-anlagte byer på 60.000 indbyggere, hvor den kørende og gående trafik var holdt så stærkt adskilt, at intet barn i byen på vej til børnehaven eller skole behøvede at krydse nogen vej med kørende trafik. Vi har gjort et lignende forsøg i mindre målestok i Albertslund. Selv om vi ikke kan lave alle