

[Justitsministeren.]

keringskorpset er etableret under Københavns politi.

Det fremgår af de indberetninger, som justitsministeriet har modtaget fra politidirektøren om erfaringerne med den københavnske ordning, at den har virket tilfredsstillende både med hensyn til dens effektivitet og til dens økonomiske konsekvenser.

Det er derfor min opfattelse, at der ikke bør ske ændringer i den gældende ordning.

Spørgsmålet om en udvidelse af ordningen til også at omfatte de større provinsbyer har været rejst over for justitsministeriet. Man har imidlertid ikke ønsket at tage stilling til dette spørgsmål, før det var endeligt afklaret, om parkeringskorps fortsat skal etableres under politiet.

I betragtning af de gode erfaringer, man har haft med den nuværende ordning, kunne der være grund til at overveje, om det ikke ville være formålstjenligt at udvide omfanget af de standsnings- og parkeringsbestemmelser, der er belagt med afgift. Herved kunne parkeringskontrollørernes arbejdskraft yderligere udnyttes, således at der samtidig kunne frigøres yderligere arbejdskraft fra politiet til løsning af egentlige politimæssige opgaver.

Spørgsmålet er blevet rejst af politidirektøren i København, der har peget på forskellige parkerings- og standsningsrestriktioner, som er velegnede til at blive omfattet af afkriminaliseringen.

Jeg har i første omgang undladt at stille forslag herom, men jeg vil meget gerne drøfte spørgsmålet med udvalget, såfremt det skønnes hensigtsmæssigt at overveje spørgsmålet nærmere.

Jeg vil gerne benytte lejligheden til at nævne problemerne vedrørende anvendelse af sikkerhedsseler. Der har gennem årene været udfoldet bestræbelser for at formå bilisterne til frivilligt at anvende sikkerhedsseler, og nu foreligger der en nordisk betænkning, hvorefter det foreslås at gøre brugen heraf obligatorisk. Der er her tale om en meget svær problematik, og regeringen har endnu ikke afsluttet sine overvejelser. Jeg går ud fra, at dette spørgsmål også i høj grad vil interessere udvalget.

Den samme problematik er vi inde i, når det drejer sig om anvendelse af styrthjelme.

Overvejelserne i regeringen herom beror på resultatet af arbejdet i et udvalg under Nordisk Trafiksikkerhedsråd, der forventer at afgive betænkning i slutningen af februar måned.

Jeg skal tillade mig at anbefale lovforslaget til tingets velvillige behandling.

*Skriftligt besvarede spørgsmål.*

Af *Brusvang* (CD) til ministeren for offentlige arbejder (16. januar 1974):

„Hvorledes bedømmer ministeren muligheden for en ændring af DSBs billetsystem, således at der åbnes mulighed for at købe klippekort eller lignende rabatkort til en pris, der svarer til prisen for et ugekort, eventuelt som forsøgsordning for udvalgte geografiske områder?“

(Spm. nr. 46).

Begrundelse.

En klippekortsordning sigter på en øget benyttelse af de offentlige trafikmidler ved at gøre det prismæssigt fordelagtigt også for sådanne rejsende, som kun har behov for offentlig transport på enkelte ugedage. En del mennesker må nødvendigvis gøre brug af egen bil på visse dage. Bl. a. for disse vil en vurdering af, om det kan betale sig at tage toget på de resterende ugedage, hvile på en sammenligning alene mellem benzinprisen og prisen for en dobbeltbillet. Selv om en sådan sammenligning er økonomisk ukorrekt, er der ofte ikke en tilstrækkelig prismæssig tilskyndelse til at foretrække offentligt trafikmiddel.

Da en ændring af billetsystemet selvsagt rejser visse kontroltekniske og driftsøkonomiske problemer, bør en nyordning formentlig gennemføres forsøgsvis for udvalgte geografiske områder bl. a. for derved at få et klart billede af, hvor mange mennesker der har det anførte særlige behov.

Minister for offentlige arbejder *Damsgaards* svar (24. januar 1974):

I sin begrundelse peger spørgeren på det ønskelige i, at mennesker med egen bil, som kun har behov for offentlige transportmidler på enkelte ugedage, bør kunne hverves for jernbanetransport på sådanne dage, såfremt