

[Kirsten Jacobsen.]

Vedrørende § 2 i lovforslaget om parkeringsafgift og parkeringskorps kan jeg også give tilsagn om en velvillig behandling. Det positive deri synes jeg er, at det frigiver personale til egentlige politimæssige opgaver. Vi hørte jo under spørgetiden i onsdags, hvilke vanskeligheder der var bl. a. for ældre medborgere, og hvis der kunne frigøres noget politipersonale, således at det problem nemmere kunne løses, ville det da være en positiv ting.

Jeg håber på, at begge forslag får en velvillig behandling i udvalget, og jeg håber som sagt på, at vi får generelle hastighedsbegrænsninger af den ene eller den anden karakter; jeg tror, at det er af overordentlig stor vigtighed for befolkningen.

Holmberg (V):

Lovforslaget om ændring af færdselsloven (generelle hastighedsbegrænsninger m. v.) er let at overskue, hvad angår paragraffer, for der er bare to. Men så står der også m. v., og under m. v. er der fremkommet en underbemærkning, som det vist vil være rimeligt at tage med, når vi har en ændring af færdselsloven til debat.

Det umiddelbart væsentlige, er, at ministeren ønsker en bemyndigelse til at indføre generelle hastighedsbegrænsninger — og jeg er for øvrigt ret sikker på, at den får ministeren — men hvilke grænser skal vi jo drøfte. Indtil nu har ministeren ikke udtalt sig derom, men vi kan hjælpe hende lidt på vej i løbet af dagen og komme med gode råd.

Jeg kan i øvrigt ikke lade være med at minde om, når vi har debatten her, at det er ikke første gang, vi drøfter såkaldt generelle fartgrænser, det er sket mange gange før. Vi har drøftet det i folketinget, og vi har drøftet det ved utallige møder netop i færdselsikkerhedskommissionen, den færdselssikkerhedskommission, som blev nedsat i 1966. Et flertal i denne kommission — jeg var en af dem, der var med i flertallet — gik imod en generel fartgrænse.

En kort argumentation for, hvorfor vi dengang gik imod: vi ved, at de fleste ulykker ikke skyldes farten, vi ved, at ulykkerne sker på visse dele af vort vejnet, og vi ved, hvor disse veje er. Vi ved også, at flertallet ikke kører med så høj en fart, som der regnes med, men at ca. 90 pct. af de danske trafi-

kanter bare kører med en fart af 80-90-100 km i timen. Vi ved endvidere, at de periodiske hastighedsbegrænsninger i 1961 og i 1964 ifølge transportudvalgets undersøgelse påviste, at der ingen gunstig virkning var, det blev senere bekræftet af professor Ross fra Københavns universitet, og vi ved, at politiet på grund af personalemangel vil have svært ved at håndhæve reglen. Lad mig her bare nævne den generelle hastighedsbegrænsning, som gælder for lastbiler.

Jeg har bare villet nævne dette ikke på nogen måde for at dryppe malurt i bageret, og jeg vil også anbefale, at ministeren får sin bemyndigelse, men jeg har villet sige, at der er mange andre årsager til de alt for mange færdselsuheld, som vi desværre må konstatere vi har.

Så må vi også erkende, at der er sket en nedgang i ulykkernes antal under den såkaldte energikrise, men hvor meget det egentlig er faldet, er der ingen der ved, for vi savner materiale her, det har vi ikke fået endnu.

Men som sagt kan jeg anbefale, at ministeren får sin bemyndigelse, og så kan vi drøfte grænserne. Her har jeg det udgangspunkt, som jeg selv betragter som væsentligt, at vi skal have grænser, som vi kan forvente bliver overholdt. Under hensyn hertil bliver det nok færdselslovens § 35, der skal ændres, så der kom til at stå her, at udover de individuelle fartgrænser, hastighedsbegrænsninger, er der en generel hastighedsbegrænsning på 90 km på alle vejstrækninger bortset fra motorveje, hvor jeg vil mene, at 110 km vil være passende. Det er muligt, vi også i udvalget skal drøfte en minimumsfart på motorveje.

Der har været skrevet en hel del om generelle grænser i de tæt bebyggede områder, hvad det så end er. Jeg vil ikke ved første behandling tage endelig stilling hertil, men bare nævne, at den nuværende ordning, vi har på det område, ikke er så dårlig endda.

Men vi skulle gerne nå dertil, at ulykkernes antal bliver reduceret, og de grænser, som nu sikkert kommer, kan ikke stå alene. Det bliver nødvendigt med ret store beløb til Rådet for større Færdselssikkerhed til propaganda, for en effektiv propaganda er nødvendig. Den skal iværksættes for at få de generelle hastighedsbegrænsninger overholdt og sikkert kombineres med en propa-