

[Overgaard Nielsen.]

sker 1 million skader om året, og at 1.200-1.500 mennesker bliver dræbt i trafikken, er der grund til at gøre noget ved det. Hvis der var tale om en epidemi, der dræbte 1.200-1.500 mennesker om året og invaliderede et langt større antal, tror jeg, at samfundet ville sætte alt ind på at bekæmpe en sådan epidemi.

Jeg tror også, det var rigtigt, som hr. Holmberg nævnte, at vi kan spare meget i morgen ved en ekstra udgift i dag, og denne ekstra udgift skulle først og fremmest gå til mere færdselspoliti, så man sikrede, at både de hastighedsgrænser, som nu skal fastsættes som en forsøgsordning, og de hastighedsgrænser, der eksisterer, virkelig bliver overholdt. Det er, som hr. Holmberg også nævnte det, først og fremmest lastbilerne, der overtræder hastighedsgrænserne — måske af uvidenhed.

Det lovforslag, vi behandler, drejer sig om en ændring til § 35, stk. 4, og lyder: „Justitsministeren kan fastsætte bestemmelser om generelle hastighedsbegrænsninger“.

Det radikale venstre mener, at der måske nok burde stå noget om, at dette er en forsøgsordning af 2 års varighed. Det er en lidt voldsom bemyndigelse at give ministeren, særlig i betragtning af ministerens bemærkninger til lovforslaget, hvori der står:

„Det er min agt, såfremt jeg opnår tingets tilslutning til det, til sin tid at lade de nuværende kørselsrestriktioner afløse af generelle hastighedsbegrænsninger . . .“.

Forsøget igennem 2 år skal jo netop vise, om de skal gennemføres, jeg kan da godt sige, at tallet på dem, der er tilhængere af generelle hastighedsgrænser, er stort, men vi vil gerne se forsøgets resultater først.

Så har ministeren selvfølgelig i sine bemærkninger gjort opmærksom på, at det til sin tid er folketinget, der afgør disse grænser, og det kan vi kun erklære os tilfreds med, for det må være i folketinget, det afgøres.

Man kan så diskutere, om de grænser, der skal fastsættes i forsøgsperioden, skal være 110 km på motorvej, og 90 km på almindelig vej. Det er noget, vi skal have gennemdrøftet i udvalget, men rent umiddelbart lyder disse grænser fornuftige.

Jeg tror ikke, der er nogen grund til i denne forbindelse at nævne alle de andre

ting, der kan være grund til at tage op for at skabe større sikkerhed i trafikken. Der er jo, som det er nævnt, adskillige ting, der hører ind under sikkerhed i trafikken, men jeg tror først og fremmest, at det er oplysning, der skal til, og hvis man fastsætter restriktioner, skal der tilstrækkeligt politi til at sikre, at disse restriktioner overholdes.

Det radikale venstre er velvilligt indstillet over for lovforslaget, først og fremmest ud fra dette, at vi må have et fast grundlag at vurdere generelle hastighedsbegrænsningers berettigelse på, så vi er altså villige til i udvalget at gå positivt ind for lovforslaget.

Den anden ændring, der foreslås, er for så vidt mindre. Man konstaterer, at parkeringskontrollørerne hører hjemme under politiet, og at det er praktisk at lade dem blive dér, så der er ingen grund til at have en revisionsbestemmelse om, at de eventuelt skal ind under kommunerne. Politidirektøren i København har jo erklæret, at det fungerer udmærket, som det har fungeret i den forløbne tid. Dette kan vi tilslutte os.

Juul-Madsen (KF):

Det ærede medlem hr. Otto Mørch fremholdt i sin tale, der i øvrigt bar præg af den ekspertise, han er kendt for at have på disse områder, en række eksempler, der dels viste, at problemet omkring hastighedsbegrænsninger jo er at få disse hastighedsbegrænsninger overholdt, dels viste problematikken omkring det at få hastighedsbegrænsninger, der er rette og rimelige.

Jeg er enig med det ærede medlem hr. Otto Mørch i, at skal vi have hastighedsbegrænsninger og generelle fartbegrænsninger, også selv om det kun skal være i nogen tid for at gennemføre et forsøg, så må det være nøje gennemtænkt, og så må man i høj grad være klar over, hvad det er, man begiver sig ud i.

Den moderne trafik er en såre indviklet affære, som i høj grad gør det berettiget, at man på baggrund af de erfaringer, der er indhøstet, gør sig sine overvejelser. Men man må også sige, at færdselsikkerhedskommissionen af 1966 kom til det resultat — som det også allerede er sagt — at et flertal ikke kunne gå ind for generelle hastighedsbegrænsninger. De hastighedsbegrænsninger, vi fik i forbindelse med oliekrisen,